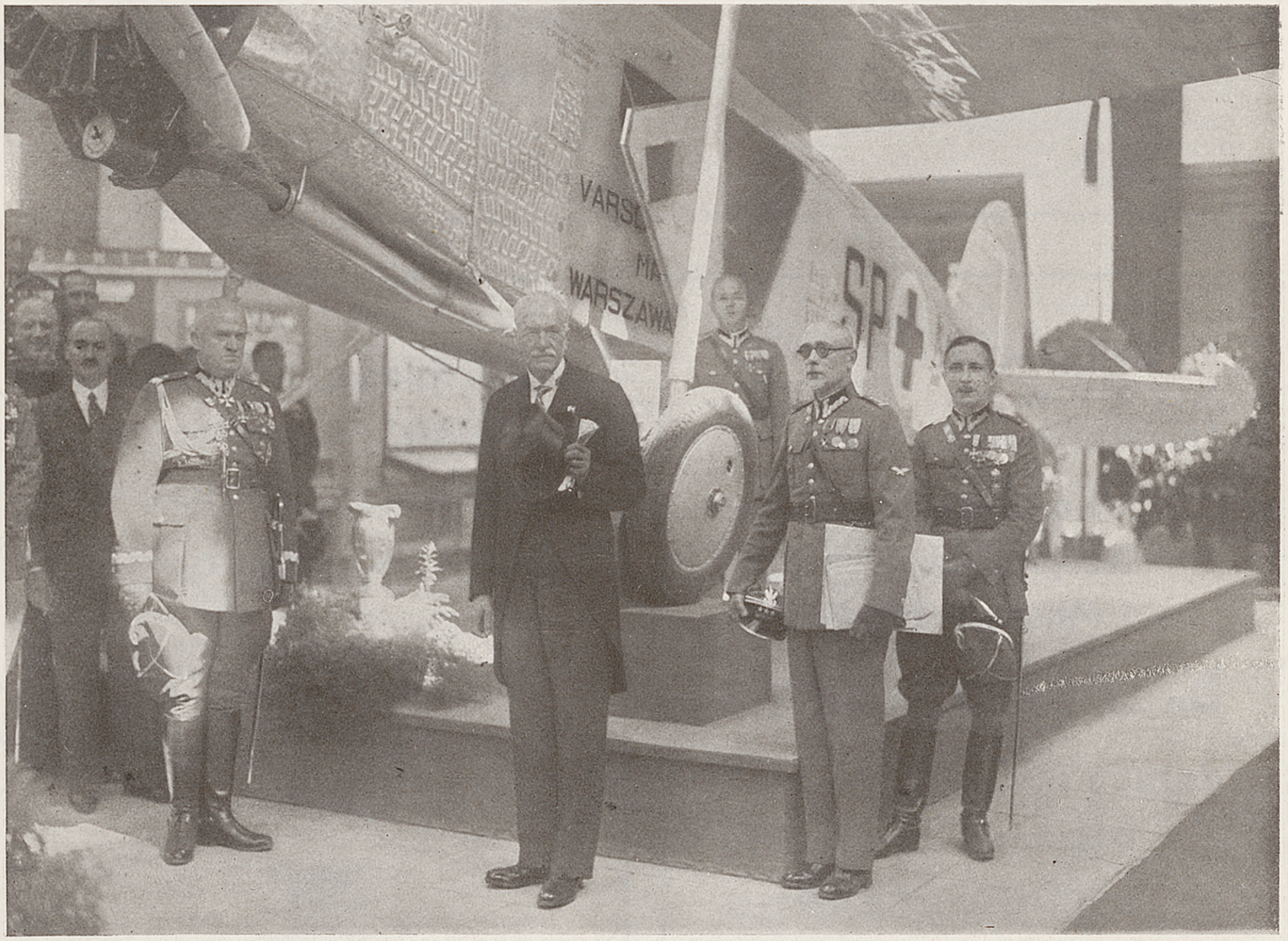
IN PACE ET IN BELLO CARITAS

POLSKI CZERWONY KRZYŻ

CENTRALNY ORGAN POLSKIEGO CZERWONEGO KRZYŻA



Pan Prezydent Mościcki ogląda samolot sanitarny na wystawie przyrodniczo-lekarskiej w Poznaniu.

Do art. na str. 29.

W TREŚCI NUMERU:

LUTY Nr. 2 1934 ROK

POLSKI CZERWONY KRZYŻ

(Założony w 1919 roku)

TREŚĆ NUMERU:

SOMMAIRES:

OPŁATA POCZTOWA UISZCZONA RYCZAŁTEM. CENA EGZ. 1 ZŁ.

Nr. 2-gi WARSZAWA — LUTY 1934 R. ROK XIV

Polski Czerwony Krzyż

CENTRALNY ORGAN POLSKIEGO CZERWONEGO KRZYŻA
WYDAWNICTWO MIESIĘCZNE

CROIX ROUGE POLONAISE

ORGANE CENTRAL DE LA CROIX ROUGE POLONAISE
REVUE MENSUELLE

Komitet Redakcyjny: **Dr. B. Zakliński, Leopold Rutkowski, doc. dr. Ludwik Zembrzuski.** Redaktor: **Z. Wołłowiczowa.** Wydawca: **Zarz. Głów. P.C.K.**

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Smolna 6, telefon Nr. 235-29, czynna codziennie od godziny 10 — 2 popołudniu. Konto w P. K. O. Nr. 10.540.
Prenumerata roczna 10 zł., zagranicą 2 dol.

Dr. K. MICHALIK, mjr. lek.

Zwycięski rajd polskiego samolotu sanitarnego i jego znaczenie

Niedawno odbyty rajd polskiego samolotu sanitarnego do Madrytu i zdobycie puharu Rafaela t. j. pierwszej nagrody w konkursie samolotów sanitarnych w dniu 4 czerwca 1933 r., zapisały pięknemi zgłoskami imię Polski w dziejach lotnictwa i medycyny.

W zdarzeniu tem spostrzegamy znowu to samo zjawisko, które towarzyszy wszystkim wyczynom zwycięskiego polskiego lotnictwa ostatniej doby — zwyciężamy na polskiej maszynie.

Ten objaw radosny triumfu naszego lotnictwa sanitarnego, skłonił mnie do podzielenia się z czytelnikami Polskiego Czerwonego Krzyża z mojemi wrażeniami, jakie odniosłem będąc uczestnikiem tego lotu z kpt. pil. Zygmuntem Janickim i sierż mechanikiem Leonem Zamiarą.

Zacznijmy od początku. W połowie maja zostałem przez płk. dr. Huszczę, kierownika Centrum Badań Lotniczo - Lekarskich w Warszawie poinformowany o mającym nastąpić locie, w którym udział mój z największą gotowością przyjąłem.

Od tej chwili oczekiwałem z utęsknieniem dnia startu.

Wreszcie nadeszło telefoniczne wezwanie z Warszawy. Nocą dnia 23 maja wyjeżdżam z Krakowa, gdzie pełnię obowiązki lekarza przy pułku lotniczym, aby na drugi dzień otrzymać definitywny rozkaz razem z kpt. Janickim.

Po raporcie u płk. Huszczy, czynimy ostatnie przygotowania do odlotu, który ma nastąpić już następnego dnia t. j. 25 maja. Z tego powodu mamy prawdziwe urwanie głowy — pomaga nam dzielnie kpt. dr. Leoszko ładując liczne eksponaty z dziedziny medycyny lotniczej i lotnictwa sanitarnego, przygotowane przez Centrum Badań Lotniczo - Lekarskich, które mamy przewieźć samolotem sanitarnym do Madrytu na VII międzynarodowy kongres medycyny wojskowej połączony z wystawą, odbywający się równocześnie z II kongresem lotnictwa sanitarnego i konkursem sprawności samolotów sanitarnych.

Dopiero późnym wieczorem kończymy wszystkie nasze przygotowania w związku z daleką podróżą powietrzną.

Nazajutrz rano startujemy o godz. 11.45 min. żegnają nas i polecają słonecznej Hiszpanji...

Lecimy ku Poznaniowi, wiatr przeciwny, chmury na wysokości 200 — 300 metrów, deszcz leje. Kpt. Janicki zna drogę na pamięć, bierze kurs na Poznań, ja zaś usadowiony obok niego mam sprawdzać trasę wg. mapy i wyznaczonych odcinków lotu.

Zaczynam rozważać nasz lot. Myśl koncentruje się w jednym miejscu — a tym jest Madryt — nasz cel.

— Poco lecimy tak daleko?

— Czy po triumf? — Czy może?...

Serce zabiło młotem na tę myśl. Spojrzałem na kpt. Janickiego, spokojna twarz, uśmiechnął się pięknie. Czytam w jego twarzy jedną tylko odpowiedź.

— Tak — po triumf.

Samolot cudny, okazały, silnik gra pięknie, wspaniałe skrzydło, górno-płat, jak u orła niesie nas pewnie, zatem po zwycięstwo...

I tak po wielu latach oczekiwania, mrówczej pracy, nieraz utyskiwań różnych, pierwszy całkowicie polski ptak z Czerwonym Krzyżem płynie i pruje przestworza, leci w daleki kraj, aby tam zmierzyć się z innymi...

Jest pierwszy całkowicie naszej produkcji. Obmyślił go polski konstruktor, zbudował łącznie z silnikiem polski mechanik, nam przypadł zaszczyt w udziale lecieć nim jako pierwsi na forum międzynarodowe, dla oceny sprawności samolotów sanitarnych.

Dotychczas przewoziliśmy chorych w kraju na samolotach sanitarnych Hanriot, znanym typie

konstrukcyjnym, lekkim, zaledwie na jedną osobę, o małej szybkości i krótkim zasięgu lotu. Ten jest pierwszy zbudowany według wszelkich wymogów obecnej wiedzy lotniczej i lekarskiej, ma zasięg w jednym locie do 500 km. bierze oprócz załogi: pilota i mechanika, dwóch chorych leżących i jednego siedzącego lub towarzyszącego lekarza albo pielęgniarkę, mogących chorym udzielać w czasie przelotu wszelkiej doraźnej pomocy.

Płk. dr. Huszcza zasłużony kierownik medycyny lotniczej przy poparciu gen. Rayskiego, szefa Dep. Aeronautyki i gen. dr. Roupperta, szefa Dep. Zdrowia i prezesa Komitetu Propagandy Medycyny Lotniczej w Polsce, stworzyli ten samolot.

— Tak spełniła się idea lotnictwa sanitarnego, rzucona u nas przed dziesięciu laty przez gen. dr. Sławój-Składkowskiego, które dziś zdobyło ustaloną reputację i oddaje nieocenione usługi chorym wymagającym natychmiastowej pomocy lekarskiej. O ileż lepiej będzie lotnictwo sanitarne nasze funkcjonować, mając tak znakomite samoloty.

— Przypominam sobie rok 1925 — kiedy poraz pierwszy oglądałem samoloty sanitarne francuskie w Paryżu. Z jakim podziwem patrzyłem na te ptaki, zazdroszcząc ich Francji i jakie uznanie miałem dla Francuzów, dumnych z ich posiadania...

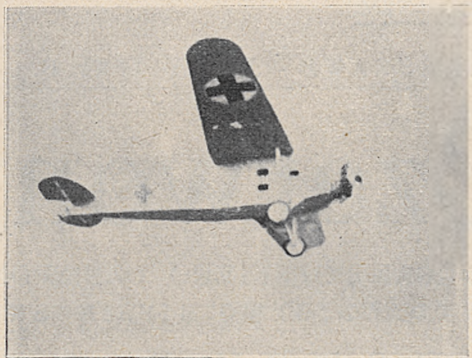
A dziś do nas należą, są nasze własne, i stajemy do konkursu z zagranicą, celem wykazania wartości ich i zalet.

O godz. 14.05 przybywamy do Poznania i lądujemy w trakcie gwałtownej ulewy.

Z Poznania kierujemy się do Lipska, gdzie mamy lądować na terytorjum Niemiec, zgodnie z otrzymanem zezwoleniem na przelot.

Dopiero przed Lipskiem rozjaśnia się i wypogadza. W Lipsku lądujemy o godz. 17.50 i musimy czekać na przybycie urzędników celnych, nieobecnych z powodu święta, co zajmuje sporo czasu i o dalszym locie do Francji niema mowy.

Władze lotnicze niemieckie przyjmują nas grzecznie, z rozmowy okazuje się, że nasz samolot jest pierwszym polskim oglądanym w Lipsku.





Załoga zwycięskiego polskiego samolotu sanitarnego. Stoją od prawej strony: mjr. Dr. Michalik, kpt. pilot Janicki, sierż. mech. Zamiara.

Oczekując na celników rozglądam się po lotnisku. Lotnisko w Lipsku jest świetne, kierunek wiatru oznacza dym stale unoszący się na skraju lotniska. Właśnie z okazji święta odbywają się loty pasażerskie na dużych samolotach pasażerskich 3-motorowych, biorących po 18 osób. Amatorów nie brak. Pozatem są liczne wycieczki z miasta, które za małą opłatą zwiedzają hangary i lotnisko, jednej z grup objaśnia na poczekaniu oprowadzający ją urzędnik portu nasz samolot sanitarny i jego zastosowanie, podnosząc zalety, co nam pochlebia. Wielka kawiarnia i liczne stoliki na świeżem powietrzu ustawione są przepełnione, obok w osobnym pawilonie nawet odbywa się dancing, długie szeregi samochodów zajeżdżają i odjeżdżają...

Tymczasem przychodzą celnicy. Zaczyna się długa wspólna konferencja przy wypełnianiu tryptyku podróżnego samolotu, ostatecznie o godzinie 8 wieczór jesteśmy wolni.

Powiadomiony o naszym przybyciu konsul polski dr. Brzeziński, wyjechał z żoną samochodem po nas i otoczył serdeczną opieką — oboje zachwyceni byli naszym samolotem.

W drodze do miasta nie zapominamy o złożeniu hołdu u pomnika ks. Józefa Poniatowskiego, położonego pięknie nad Elsterą, otoczonego klombem kwiecia — gdzie zbierają się zawsze Polacy w Lipsku podczas uroczystości narodowych.

Nazajutrz dopiero koło południa odlatujemy do Strassburga we Francji, mając przez cały czas bardzo ciężkie warunki atmosferyczne po drodze, liczne burze i niski pułap chmur, zakrywających teren cały czas górzysty. Mimo złej widoczności imponująco przedstawia się rozległa dolina Renu, który majestatycznie płynie przepiękną okolicą, mając obsiane brzegi starożytnemi zamkami i winnicami.

Do Strassburga przybywamy o godz. 15.10, musimy się zatrzymać z powodu trudnych warunków atmosferycznych — gęsta mgła przyziemna na drodze do Lyonu, następnego etapu naszego lotu. Korzystamy z gościnności konsula polskiego Lechowskiego a następnego dnia pomimo niskiego pułapu chmur i całkowitego zachmurzenia odlatujemy zmieniwszy trasę lotu, kierując się na Nancy, aby ominąć wyżyny w okolicy Besançon, zakrytej mgłą.

W Lyonie lądujemy o godz. 18 mając na całej trasie liczne burze i chmury deszczowe ciągnące od Wogezów. Mimo tego, że lot odbywał się w trudnych warunkach, czuliśmy się bezpieczni, gdyż zgodnie z mapą, spotykaliśmy co 50 do 60 km. lotniska polowe, które znakomicie oznakowane, o wymiarach 400× 600 m. z hangarami, umożliwiały lądowanie i pomoc w razie nieprzewidzianych trudności w locie.

Wystartowaliśmy z Lyonu do Marsylji dn. 28 maja o godz. 7 min. 25, żegnani przez miłego wicekonsula polskiego p. Bodeńskiego, zatrzymani z powodu gwałtownego „mistralu". Jest to

ciepły wiatr, wiejący doliną Rodanu, przypominający nasileniem i temperaturą nasz wiatr halny. Szybkość tego wiatru wynosiła 96 km. na godzinę. W Marsylji wylądowaliśmy o godz. 9 min. 5, po raz pierwszy w ciągu całej podróży wita nas słońce i odczuwamy skwar południa.

W dalszym locie kierujemy się nad morzem przez Perpignan, Pireneje do Barcelony. Pogoda ustaliła się, zato poznajemy co to są wiatry nadmorskie bardzo silne i gwałtowne w tych okolicach. Do najpiękniejszych muszę zaliczyć przelot przez Pireneje i cudowny widok na górę Canigou (2785 m.), pokrytą wiecznym śniegiem i spowitą obłokami mgieł. Sam przelot przez Pireneje odbyliśmy wśród niskich chmur i deszczu.

W Barcelonie lądujemy na lotnisku pełnem wykrotów i kamieni po 4 godz. i 5 min. lotu.

Ostatni etap z Barcelony do Madrytu odbywamy w 4 godz. i 45 min., mając silny czołowy wiatr stale i doznając szczególnej szkoły pod Saragossą. Przelot bardzo nudny nad prawie skalistą pustynią złożoną ze skał wulkanicznych i wzgórz płasko ściętych, gdzie życie wszelkie jakby wymarło. Widok dziki, surowy ale piękny.

W Madrycie lądujemy o godz. 18 min. 45 na lotnisku cywilnem w Barajes przywitani serdecznie przez Posła Rzeczypospolitej Polskiej Perłowskiego z małżonką. Samolot który wytrzymał zwycięski lot 2800 km. przebytych w 22 godz. min. 15 budzi ogólny podziw, toteż z pełnem zaufaniem stajemy w dniu 4 czerwca do konkursu.

Przedtem odbywa nasz samolot pokazowe loty propagandowe pod przewodnictwem samego gen. Roupperta, w których biorą udział bardzo liczni przedstawiciele ze świata lekarskiego i wojskowego zagranicy, prasa i towarzyszące delegatom panie, oraz między innymi szef służby zdrowia wojskowej Litwy.

Oczekiwany konkurs sprawności technicznej odbył się na lotnisku wojskowem w Getafé.

Do konkursu stanęły cztery samoloty: samolot francuski Potez 29 limuzyna, dwupłat z silnikiem 450 K.M. biorący oprócz załogi 4 osoby, samolot polski



Podczas prób sprawności polskiego samolotu san. w Madrycie.

Lublin XVI, górnopłat z silnikiem 220 K.M. biorący oprócz załogi 3osoby, samolot hiszpański Avro, dwupłat z silnikiem 80 K.M. biorący jedną osobę, samolot Ford Amerykański 3-motorowy pasażerski, przedstawiony przez cywilne lotnictwo komunikacyjne hiszpańskie, jako nadający się do celów sanitarnych.

Po licznych próbach tak co do prowadzenia samolotu, jego własności załadowania i wyładowania chorych, startu, lądowania i urządzeń sanitarnych kabiny — pierwsze miejsce puhar Rafaela przyznano samolotowi polskiemu za najlepsze własności transportowe, bezpieczeństwo i wygody dla chorych i rannych.

Tak odbył się pierwszy rajd polskiego samolotu sanitarnego do Madrytu, przynosząc pełny sukces i wyróżnienie lotnictwa sanitarnego polskiego.

— Jakież jest jego dalsze znaczenie?

— Wysunął on Polskę na pierwsze miejsce przodujące w Europie w dziedzinie tak ważnej i humanitarnej, jaką jest lotnictwo sanitarne. Zaszczyt ten nakłada na nas też i obowiązki dalszego rozwoju i organizacji lotnictwa sanitarnego.

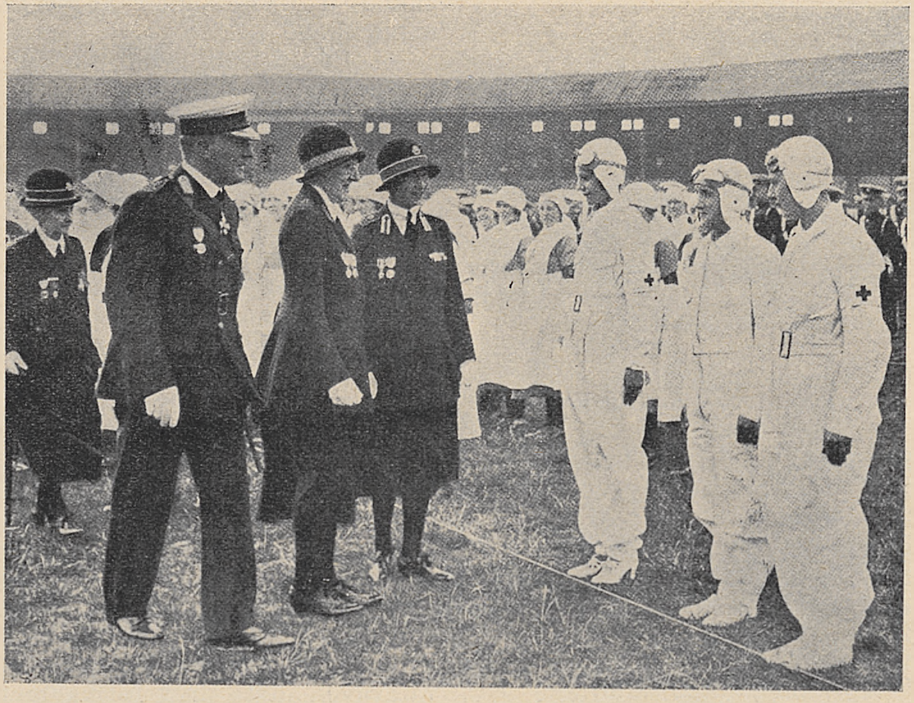
Jak wiadomo obecny stan organizacji lotnictwa sanitarnego w naszym kraju opiera się wyłącznie na pomocy wojska, pozatem że część samolotów została ufundowana z ofiar prywatnych.

Dalszy rozwój lotnictwa sanitarnego wymaga oparcia go też na lotnictwie cywilnem, mam tu na myśli linje lotnicze Lot i Kluby lotnicze, w ten bowiem sposób mając stacje samolotów sanitarnych już to przy formacjach wojskowych, już to przy portach cywilnych lotniczych, sprawniej i lepiej zużytkuje się je dla celów ratowniczych ludności cywilnej i wojska, tak w czasie pokoju jak i na wypadek wojny.

Zagranicą lotnictwo sanitarne w niektórych krajach zorganizowane zostało wyłącznie pod egidą Czerwonego Krzyża, jak we Włoszech, Szwecji, Ameryce, Hiszpanji, Syamie, Japonji, Rosji Sowieckiej i Anglji. Wypada tu wspomnieć, że pierwsza inicja-



Polski samolot sanitarny Lublin XVI otrzymał I nagrodę w Madrycie.



Ks. Mary (na prawo) na przeglądzie pielęgniarek - lotniczek Brytyjskiego C. K.

tywa organizacji lotnictwa sanitarnego we wszystkich krajach pod przewodnictwem Czerwonego Krzyża wyszła od prof. dr. Nola we Włoszech pod koniec 1920 r.

Od tego czasu Międzynarodowe Konferencje Czerwonych Krzyży biorą udział w szeregu doniosłych zagadnień w dziedzinie lotnictwa sanitarnego oraz współpracują w kongresach i sesjach poświęconych tym zadaniom, ostatnio 4 kwietnia 1933 r. w Paryżu. Czerwonemu Krzyżowi bowiem, jako jedynemu stowarzyszeniu, działającemu na zasadach konwencji genewskiej o polepszeniu losu rannych i chorych w armjach czynnych z dnia 6 lipca 1906 r., oraz konwencji dotyczącej praw i zwyczajów wojny, podpisanej w Hadze w dniu 18 października 1907 r., przypada rola niesienia pomocy sanitarnej w czasie wojny a ratunkowej w czasie pokoju. Tak więc i lotnictwo sanitarne, jako najszybszy i najlepszy środek transportu dla ciężko rannych i chorych dotyczy uprawnień Czerwonego Krzyża.

W Polsce Czerwony Krzyż wystąpił w 1930 r. z projektem organizacji lotnictwa sanitarnego przy współudziale P.C.K., z którem to zagadnieniem spotkałem się wówczas będąc jednym z członków opracujących ów projekt. Przewidywał on wyłonienie specjalnej Komisji Lotnictwa Sanitarnego, która złożona z przedstawicieli: P.C.K., L.O.P.P., Min. Spraw Wojsk., Min. Komunikacji, Min. Spraw Wewn., Min. Opieki Społ., Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej i Linji Lot miała opracować nowe przepisy dla lotnictwa sanitarnego i zapewnić mu należyty rozwój.

W grudniu r. zeszłego odbyło się Walne Zgromadzenie Komitetu Propagandy Medycyny Lotniczej w Warszawie, które przyjęło również wniosek w kierunku stworzenia wymienionej Komisji Lotnictwa Sanitarnego.

Tak więc znajdujemy się obecnie na nowej drodze, która zapewnić ma lotnictwu sanitarnemu w Polsce dalszy rozwój, gdyż zagadnienie to wymaga wydatnej pracy w dziedzinach: najważniejszych, rozbudowy lotnisk, zorganizowania na lotniskach pomocy, koniecznej dla nowych typów samolotów Lublin R. XVI, zorganizowania środków transportowych celem dowożenia i odwożenia chorych z lotnisk, do tych celów znakomicie nadawać się będą samochody sanitarne P.C.K., przystosowane nawet dla przewożenia ciężko uszkodzonych rannych i chorych, zorganizowanie łączności, wreszcie wyszkolenie pielęgniarek przyzwyczajonych, do odbywania lotów powietrznych, celem opiekowania się chorymi w czasie transportu powietrznego.

W tej ostatniej dziedzinie we Francji otrzymują już siostry Czerwonego Krzyża, zaświadczenia uprawniające dla tej służby na samolotach sanitarnych i podczas ostatniego kongresu lotnictwa sanitarnego w Madrycie r. ubiegłego przyjęto uchwałę domagającą się umożliwiania siostrom pielęgniarkom tej kategorji odbywania od czasu do czasu lotów treningowych dla przyzwyczajenia się do warunków służby sanitarnej w powietrzu.

Również w zeszycie „The British Red Cross" z lipca 1933 r. czytamy, iż podczas zwiedzania oddziałów ratowniczych Brytyjskiego Cz. Krzyża w Manchester przez księżnę Mary, córkę króla, dokonała księżna przeglądu oddziału ratowniczego powietrznego, który wraz ze swym samolotem dla przewożenia chorych i pielęgniarkami brał udział w pokazie i paradzie, co widzimy na załączonej rycinie. Jak podaje sprawozdawca, oddział ten jest dopiero pierwszym tego rodzaju oddziałem ratowniczym, przystosowanym do przewożenia chorych samolotami sanitarnemi w całym kraju. Podczas pokazu odbyło się załadowanie chorego, a księżna Mary stojąca na czele pielęgniarstwa C. K-a w Anglji, ze specjalnem zainteresowaniem przyglądała się pokazowi oraz wewnętrznym urządzeniom tego samolotu sanitarnego.

Uważam, że ten problem da się i u nas znakomicie przeprowadzić przy pomocy Polskiego Czerwonego Krzyża oraz dzięki posiadaniu samolotu sanitarnego Lublin R. XVI, który zapewnia szybką ewakuację i łagodną, bez wstrząsów na znaczne przestrzenie — i umożliwi uratowanie życia bardzo wielu osobom, dziś skazanym na zagładę.

Dopiero w tych nowych warunkach przy dobrej organizacji, oraz możności dogodnego lądowania prawie wszędzie i uświadomienia ogółu społeczeństwa o znaczeniu lotnictwa sanitarnego — samolot sanitarny spełniać będzie należycie swą zaszczytną i humanitarną rolę — niesienia pomocy bliźniemu.

Doc. Dr. LUDWIK ZEMBRZUSKI.

Pogotowie ratownicze drogowe w Polsce*)

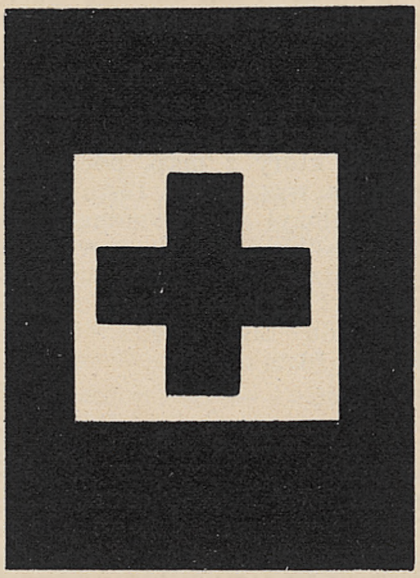
Władze międzynarodowe Cz. Krzyża zwróciły się w połowie roku 1929 do Polskiego Czerwonego Krzyża o zorganizowanie w Polsce pogotowia ratowniczego drogowego, a to na skutek odezwy Międzynarod. Komisji Turystycznej i Międzynarod. Towarzystwa Automobilistów z tem, że narodowe organizacje Czerw. Krzyża mogą używać w tej akcji emblematu C. K. dla personelu i dla materjału sanitarnego, o ile organizowanie i funkcjonowanie pogotowia drogowego odbywa się w samej rzeczy przy udziale Czerwonego Krzyża.

W listopadzie tegoż roku Polski Czerwony Krzyż zwrócił się do Automobilklubu Polski o współpracę w organizowaniu pogotowia drogowego. Na wspólnej konferencji, wobec ogromu nasuwających się zadań, uchwalono narazie zająć się 3-ma sprawami: 1) zaopatrzeniem autobusów w apteczki ratownicze, 2) zorganizowaniem punktów (posterunków) ratowniczych drogowych i 3) zaopatrywaniem samochodów w małe podręczne apteczki. O akcji tej zostały powiadomione najbardziej zainteresowane Ministerstwa t. j. Min. Rob. Publicznych (Dep. Drogowy) i Min. Spr. Wewn. (Dep. Sł. Zdrowia) z prośbą o poparcie i współdziałanie, które też uzyskano.

Czerwony Krzyż podjął się opracowania typu apteczek ratowniczych w porozumieniu z Automobilklubem Polski, poczem apteczki te zostały przedstawione obu Ministerstwom do aprobaty i zatwierdzenia, co też istotnie miało miejsce.

Typ apteczki autobusowej i drogowej jest co do zawartości przedmiotów i wymiarów dla obu apteczek jednakowy, z wyjątkiem napisów i znaków na wieczkach, stosownie do przeznaczenia apteczek. Typ natomiast apteczki małej samochodowej jest odmienny co do wymiarów i zawartości swej i posiada prócz napisu C. K. również emblemat Automobilklubu na życzenie tego ostatniego.

Po ustaleniu typu apteczek, przystąpiono w r. 1930 do zaopatrywania w nie autobusów i do tworzenai punktów ratowniczych drogowych, w której to akcji okazały nader wydatną pomoc Polsk. Czerw. Krzyżowi Min. Robót Publ. i Min. Spraw Wewn., wydawszy odpowiednie okólniki do wszystkich właściwych organów Władz Wojewódzkich. Mianowicie w połowie 1930 r. Min. Rob. Publ. rozesłało okólnik o tworzeniu posterunków ratowniczych przydrożnych w mieszkaniach służby drogowej przez zaopatrzenie ich w apteczki ustalonego typu, dostarczane przez P.C.K., oraz w tablice orjentacyjno - informacyjne odpowiednich wymiarów z przepisowym znakiem Konwencji Genewskiej t. j. Czerwonym Krzyżem. Ze względu na koszta z tem związane, a mające być pokrywane wg. zarządzenia Ministerstwa z kredytów na utrzymanie dróg, Ministerstwo Robót Publ. zaleciło tworzenie tych posterunków stopniowo, przedewszystkiem w miejscach o zwiększonym ruchu samochodowym i pozbawionych wpobliżu pomocy ratowniczej. Dep. zaś Służby Zdrowia M. S. W. zalecił przeprowadzanie kontroli właściwym organom samorządowym służby zdrowia, czy autobusy są zaopatrywane w apteczki zatwierdzonego typu, czy apteczki te są należycie przechowywane i czy kierowcy autobusów posiadają zasadnicze wiadomości z ratownictwa sanitarnego poszkodowanych.



Znak sygnalizujący post. rat. drog. CK. Tło szafirowe — na białym kwadracie Czerwony Krzyż.

Ze swej strony Polski Czerwony Krzyż zobowiązał się: 1) do zaopatrywania autobusów i punktów ratowniczych drogowych w apteczki ratownicze, przytem uzupełnianie zużytego materjału sanitarnego w apteczkach autobusowych należy do właścicieli autobusów, natomiast materjał zużyty w apteczkach drogowych uzupełnia swem staraniem P.C.K.; 2) do kontroli zawartości apteczek drogowych, należytego ich umieszczania i przechowywania przez służbę drogową; oraz 3) do pouczania tej służby w umiejętności udzielania pierwszej pomocy w razie nieszczęśliwych wypadków przy pomocy apteczek ratowniczych. To pouczenie, w myśl postulatów Konferencji międzynarodowej Czerw. Krzyży w Brukselli z 1930 r., polega na nauce 3-ch kardynalnych zabiegów:

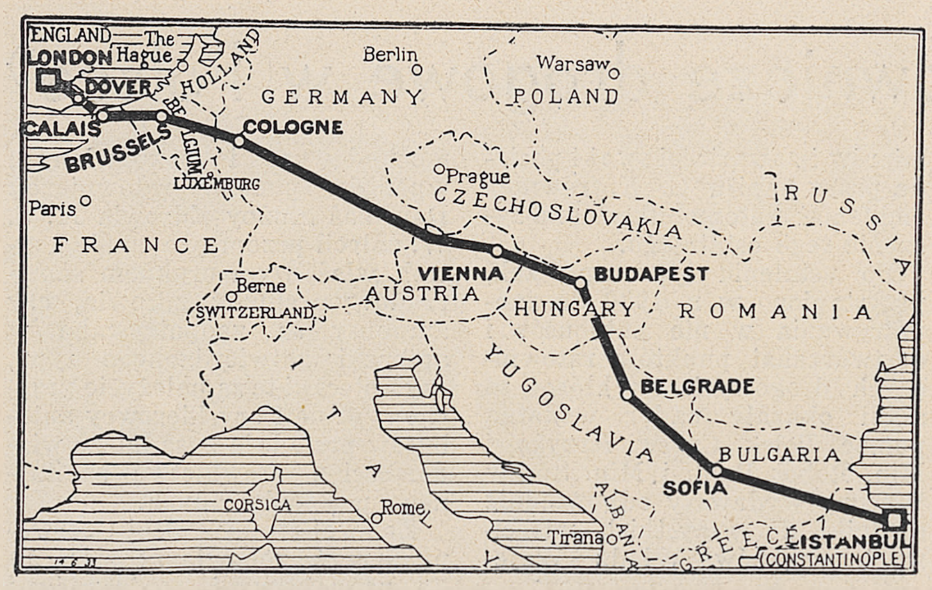
a) zatrzymania krwotoku,
b) unieruchomienia złamania,
c) opatrzenia rany, t. j. właściwie jej zabezpieczenia przed zakażeniem bez jej dotykania i oczyszczania;

4) wreszcie P. C. K. roztacza kontrolę i opiekę nad tablicami orjentacyjnymi, by odpowiadały przepisom Konwencji Genewskiej co do znaku Czerw. Krzyża i by nie posiadały zbędnych napisów.

Na pouczenie z ratownictwa przedstawiciele służby drogowej wzywani są małemi grupami z pewnych odcinków za pośrednictwem Dyrekcyj Robót Publicznych.

Według **statystycznych danych,** dostarczonych z różnych

*) Referat, wygłoszony na III Polskim Kongresie Drogowym d. 5.I.1934 r. w Politechnice Warszawskiej.



Droga transkontynentalna Nr. 1. Londyn — Stambuł.

Okręgów P.C.K., liczba posterunków ratowniczych drogowych wynosiła w lipcu r. 1933 — 323.

Apteczek autobusowych Polski Czerwony Krzyż dostarczył do końca 1933 r. — 1465, drogowych — 323, samochodowych — 27.

Cena apteczki autobusowej i samochodowej wynosi 60 zł.

Cena apteczki samochodowej dla urzędów państwowych i komunalnych — 31 zł., dla właścicieli samochodów prywatnych i taksówek — 44 zł., dla członków P.C.K. — 40 zł. Zarząd Główny PCK. czyni starania w kierunku obniżenia wyżej podanych cen apteczek.

Poczynając od r. 1931 na podstawie **kwestjonarjuszy** według wzoru nadesłanego przez Ligę Czerwonych Krzyży w Paryżu, Okręgi P.C.K. nadsyłają do Warszawy — do Zarządu Gł. P.C.K. sprawozdania ze stanu pogotowia drogowego co do ilości posterunków ratowniczych, zasad ich funkcjonowania i udzielania ewent. pomocy, ewakuacji rannych, sygnalizacji, kontroli, ilości osób korzystających z pomocy ratowniczej, współpracy z innemi organizacjami — słowem statystyczne dane, które po ich zestawieniu przesyłane są przez P.C.K. do Międzynar. Stałej Komisji pogotowia drogowego za pośrednictwem Międzyn. Ligi C. K. w Paryżu. Na podstawie tych danych każdy Okręg P.C.K. sporządził w r. 1933 mapę sieci posterunków drogowych ratowniczych na terenie swej działalności i przesłał Zarządowi Gł. P. C. K., który z map, pochodzących ze wszystkich 15-tu Okręgów, ułożył jedną ogólną mapę sieci posterunków drogowych w całej Rzeczypospolitej w sierpniu 1933 r. Mapa ta została przesłana do Ligi Międz. Czerw. Krzyży *).

Działalność służby drogowej na punktach ratowniczych polega na udzielaniu pierwszej pomocy zranionym lub wogóle uszkodzonym w razie wypadków nieszczęśliwych w miejscu zamieszkania tej służby, lub wpobliżu, przyczem wydawanie apteczek lub środków opatrunkowych komukolwiek poza punkt ratowniczy jest surowo wzbronione. Po udzieleniu pierwszej pomocy dróżnik obowiązany jest wszelkiemi dostępnemi mu sposobami (telefonem, jeżeli go posiada lub gdy ten znajduje się wpobliżu, gońcem na rowerze, na motocyklu i t. p.) dać znać najbliższemu posterunkowi P.P., lekarzowi, szpitalowi, oddziałowi Polsk. Czerw. Krzyża, drużynie ratowniczej P.C.K., ewentualnie pogotowiu ratunkowemu o cięższych wypadkach, wzywając kompetentnej, fachowej pomocy i środków transportowych.

W tym celu w mieszkaniach służby drogowej Polski Czerwony Krzyż umieszcza tabliczki z wydrukowanemi na nich odnośnemi informacyjnemi adresami.

U służby drogowej powinny być książeczki do odnotowywania w nich statystycznych danych, t. j. liczby osób uszkodzonych (z imieniem i nazwiskiem), rodzaju uszkodzeń, udzielonej pomocy, transportu i t. p.

Za udzielenie pomocy na punktach ratowniczych drogowych opłat pobierać nie wolno, można tylko przyjmować dobrowolne ofiary na rzecz Polsk. Czerw. Krzyża. W r. 1932 wg. statystycznych danych udzielono na posterunkach drogowych pomocy ratowniczej w 157 wypadkach, przytem wypadków śmiertelnych nie było. Statystyka za r. 1933 jest w opracowaniu.

Z zaopatrywaniem autobusów i samochodów w apteczki wysunęła się konieczność urządzania **wykładów ze sposobów udzielania pierwszej pomocy ratowniczej** i z umiejętności obchodzenia się z apteczkami **dla kierowców pojazdów mechanicznych,** jak również dla konduktorów autobusów. Na skutek podjętych starań ze strony Polskiego Czerwonego Krzyża, Ministerstwo Opieki Społecznej udzieliło Pol. Czerw. Krzyżowi pozwolenia na organizowanie wykładów z ratownictwa na kursach dla kierowców samochodowych i wystawiania odnośnych świadectw. Zarząd Główny P. C. K. zwrócił się wobec tego do Min. Komunikacji z prośbą o wprowadzenie do tych kursów krótkich 8-godzinnych wykładów sanitarno-ratowniczych według opracowanego w P.C.K. programu, będącego rozszerzonym nieco programem udzielania pierwszej pomocy ratowniczej przez służbę drogową. Odpowiedzi Polski Czerwony Krzyż spodziewa się z Ministerstwa w najbliższym czasie.

Polski Czerwony Krzyż wystąpił też do Ministerstwa Komunikacji z wnioskiem zaopatrywania przez niego **samolotów pasażerskich w małe apteczki podręczne** ratownicze typu samo-

*) Istnieje projekt, by z map poszczególnych krajów ułożyć mapy posterunków ratowniczych C. K. wzdłuż dróg komunikacyjnych międzynarodowych na użytek automobilizmu.

chodowego, tembardziej, że Centrum badań lekarskich dla lotnictwa wydało w tej sprawie opinję przychylną. Ministerstwo Komunikacji przyjęło w zasadzie ofertę P.C.K. po wyczerpaniu zapasu apteczek będących narazie do dyspozycji.

Dezyderaty ze strony P. C. K. w zakresie pogotowia ratowniczego drogowego.

1) Poparcie i współudział dotychczas tak bardzo pożądany, skuteczny i pożyteczny ze strony władz państwowych i samorządowych w dalszym rozwoju sieci posterunków pogotowai ratowniczego drogowego, co stanowi rzecz aktualną, jak to widać na załączonej mapie, zwłaszcza dla niektórych województw (Okręgów P.C.K.).

2) Zaopatrywanie stopniowe w miarę możności finansowych domków służby drogowej w telefony, co znacznie ułatwiłoby działalność tej służby w zakresie ratownictwa osób, ulegających nieszczęśliwym wypadkom i katastrofom, zwłaszcza samochodowym, na drogach publicznych.

3) Umieszczenie apteczek ratowniczych drogowych nietylko u służby drogowej, szczególnie gdy domy mieszkalne tej służby znajdują się w większej odległości od dróg, a nie przy samych drogach, a mianowicie: na przydrożnych posterunkach P. P., w szkołach, w fabrykach, młynach i t. p., położonych blisko dróg szosowych, z warunkiem pouczania osób, którym powierzono apteczki, w udzielaniu pierwszej pomocy sanitarnej na wzór pouczań dawanych służbie drogowej.

Na zakończenie podaję pro informatione wiadomość następującą: Polski Czerwony Krzyż otrzymał w ostatnich dniach z Międzyn. Ligi Czerw. Krzyży w Paryżu komunikat, którego treść w skróceniu przytaczam poniżej:

Związek Międzynarodowy Turystyczny wystąpił z projektem interesującym Międzyn. Czerw. Krzyże, ażeby na drodze automobilowej transkontynentalnej od Londynu do Stambułu (mającej być z jednej strony przedłużonej do Indji Wschodnich, a z drugiej do Egiptu) umieścić szereg posterunków ratowniczych drogowych jednego typu. Towarzystwo Międzynarodowe Automobilklubu zwróciło się do Ligi Międzyn. C. K. o nawiązanie w tej sprawie kontaktu narodowych Czerw. Krzyży z narodowymi Automobilklubami, w sprawie zorganizowania takiej samej sieci posterunków ratowniczych drogowych również wzdłuż innych dróg publicznych międzynarodowych, które mają powstać po linji Londyn—Istambuł, oznaczonej Nr. 1.

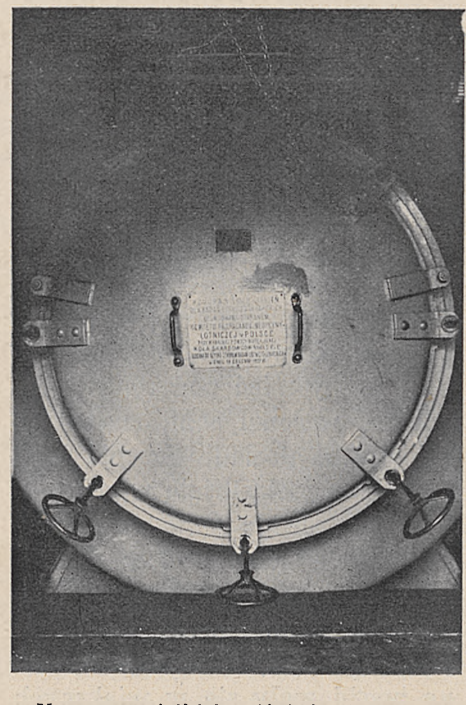
Liga Czerw. Krzyży zwraca się do P.C.K. z prośbą o rozpatrzenie zagadnienia zorganizowania punktów ratowniczych wzdłuż ewent. projektowanych dróg międzynarodowych, przebiegających również przez Polskę. Liga Czerw. Krzyży przypomina, że Stała Komisja Międzynarodowa pogotowia drogowego dąży do zunifikowania posterunków drogowych we wszystkich krajach, w celu wzmożenia ich użyteczności z punktu widzenia międzynarodowego. Oczywiście, sprawa ta jako zupełnie nowa wymaga nawiązania porozumienia ze strony Polskiego Czerwonego Krzyża ze wszystkimi zainteresowanymi czynnikami, a zwłaszcza z odnośnemi zainteresowanemi Ministerstwami i Automobilklubem Polski.

Po odczycie miał miejsce przez prelegenta pokaz mapy sieci posterunków drogowych P.C.K., apteczek ratowniczych, wydawnictw i druków P.C.K. w związku z pogotowiem ratowniczem drogowem w Polsce.

Wywiad o lotnictwie sanitarnem

z płk. dr. Adamem Huszczą, Kierownikiem Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich w Warszawie.

Płk. Dr. Adam Huszcza należy do najwytrawniejszych znawców medycyny lotniczej i lotnictwa sanitarnego w Polsce, zdanie jego w tej dziedzinie jest wysoce miarodajne. Chodziło nam zatem o to, aby w numerze Polskiego Czerwonego Krzyża, poświęconym lotnictwu sanitarnemu i pogotowiu drogowego, czyli dwum postaciom ratownictwa, stosowanym na drogach lądowych i na nieobjętych szlakach przestworzy, móc umieścić jego poglądy na nową gałąź pracy, otwierającą się przed Polskim Czerwonym Krzyżem.



Komora wielkich ciśnień: Zasunięte drzwi komory.

Płk. Dr. Adam Huszcza odpowiada bardzo uprzejmie na zadawane mu pytania i posiada cenny dar treściwego, ścisłego i jednocześnie barwnego wypowiadania swych myśli i poglądów. Podkreśla odrazu, wielką doniosłość lotnictwa sanitarnego, mającego ogromną przyszłość przed sobą.

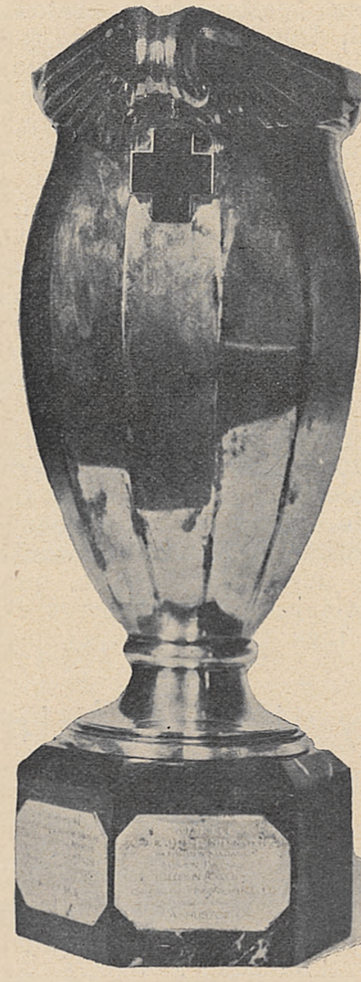
— Jak się przedstawia w najbliższej przyszłości organizacja na większą skalę lotnictwa sanitarnego w Polsce?

— Na ostatniem walnem zgromadzeniu Komitetu Propagandy Medycyny Lotniczej, odbytem w grudniu, zapadła uchwała stworzenia stałej komisji lotnic-

twa sanitarnego, w skład której wejdą przedstawiciele sfer rządowych i instytucyj społecznych, z tych zaś w pierwszym rzędzie Czerwony Krzyż i L. O. P. P. Na czele Komisji stoi wydział wykonawczy, z prezesem gen. dr. St. Rouppertem na czele. Viceprezesem jest dr. płk. A. Huszcza, sekretarzem płk. Kawiński. Wydział wykonawczy przystąpi niebawem do ustalenia właściwego programu pracy, połączonej z organizowaniem lotnictwa sanitarnego na obszarze całej Polski.

— Czy Pan Pułkownik uważa Państwo Polskie jako teren właściwy dla rozwoju lotnictwa sanitarnego?

— Uważam, iż dla Polski rozwój ten jest doniosłem zadaniem społecznem i państwowem. W obecnym stanie techniki lotnictwa, samolot sanitarny musi być uważany za jedyny i niezastąpiony sposób transportu rannego i chorego, oczywiście w wypadkach i warunkach zupełnie specjalnych. W czasie pokoju będą to przypadki ciężkich zranień lub nagłych ciężkich schorzeń, wymagające niezwłocznej interwencji chirurgicznej, której na miejscu uzyskać niepodobna. Jedyną deską ratunku jest w takich razach wezwanie samolotu sanitarnego, z najbliższego miejsca jego postoju — w celu bądź przewiezienia pacjenta do szpitala, bądź też dostarczenia mu samolotem chirurga wraz z niezbędnymi instrumentami, ewentualnie z pomocnikiem, dla wykonania operacji na miejscu. Naturalnie jest to możliwe tylko wtedy, gdy dana miejscowość posiada lądowisko, chociażby nawet przygodne, t. zn. przygotowane ex tempore na odpowiednim terenie. Na wschodnich połaciach naszego Państwa, w istniejących warunkach bezdroża i niedostatecznej ilości lekarzy,



„Puhar Rafaela" zdobyty w Madrycie przez Polskie lotnictwo sanitarne.

zachodzi szereg wypadków, gdy tylko szybka ewakuacja chorego, dla którego wszelkie wstrząsy byłyby zgubne, zapomocą samolotu sanitarnego przedstawia jedyny ratunek.

— Jakie byłoby najwłaściwsze rozlokowanie samolotów sanitarnych?

— Początkowo — według jednostek aeronautyki wojskowej, z powodu warunków technicznych i aby mieć pod ręką odpowiedni personel sanitarno-lekarski. Polska posiada obecnie 8 takich jednostek. Wiele z tych jednostek znajduje się w terenie dużych miast jak: Warszawa, Kraków, Poznań, Lwów, Toruń, Wilno, co odpowiada zasadniczemu postulatowi, by samoloty sanitarne znajdowały się w większych miastach, posiadających szpitale z oddziałami chirurgicznemi i które mogłyby zapewnić pomoc w nagłych wypadkach.

— Jakiego typu będą nowe samoloty sanitarne?

— W naszych warunkach musi to być typ lekki, zdatny do startowania i lądowania na przygodnych nawet lądowiskach, mieszczący w swej kabinie dwuch leżących i jedną osobę towarzyszącą, dający rękojmię długości lotu przynajmniej 3-godzinnego, przy średniej szybkości 150 klm. na godzinę. Taki właśnie typ został zbudowany w fabryce Plage i Laśkiewicz w Lublinie. Załadowanie pacjenta na noszach jest bardzo łatwe przez otwierającą się na poziomych zawiasach jedną z bocznych ścian kabiny w całej długości. Kabina ma światło elektryczne, urządzenie ogrzewające, wentylację sztuczną, jest zaopatrzona w umywalkę i apteczkę, z narzędziami i materjałem sanitarnym, potrzebnym dla udzielania pomocy lekarskiej podczas przelotu. Pierwowzór tego typu był wysłany na II-gi Kongres Międzynarodowy Lotnictwa Sanitarnego w Madrycie, gdzie uzyskał pierwszą nagrodę. Podobny samolot mógłby zatem obsługiwać rejon w promieniu od 200 do 250 klm.

— Jakby się odbywało wywoływanie samolotu sanitarnego dla ludności cywilnej?

— Obecnie uruchomienie samolotu wojskowego dla ludności cywilnej połączone jest z szeregiem formalności, pochłaniających nieraz zbyt wiele cennego czasu, wówczas, gdy każda chwila może być rozstrzygająca dla życia chorego. Przy nowej organizacji lotnictwa sanitarnego w Polsce dołoży się wszelkich możliwych starań, aby wywoływanie samolotu sanitarnego przez ludność cywilną mogło się odbywać jaknajszybciej, po bezpośred-

niem porozumieniu telefonicznem z dyżurnym lekarzem.

— Pan Pułkownik wspominał o konieczności urządzenia większej ilości lądowisk. Czy nie przedstawiałoby to wielkich trudności technicznych i finansowych?

— Bynajmniej. Lądowiska mogą być urządzane z niewielkim stosunkowo nakładem pieniężnym, powinny mieć od 200 do 250 mtr.^{2} powierzchni, powinny być starannie utrzymane i chronione przez władze wojskowe lub samorządowe. Musimy systematycznie dążyć do utworzenia w całym kraju gęstej sieci lotnisk i lądowisk, co ułatwi niezmiernie sprawność lotnictwa sanitarnego i ewentualnie pozwoli zabierać chorych z najbardziej odległych miejscowości.

— Co kosztuje w przybliżeniu samolot sanitarny?

— Około 100.000 złotych.

— Jaka będzie pobierana opłata za przejazdy?

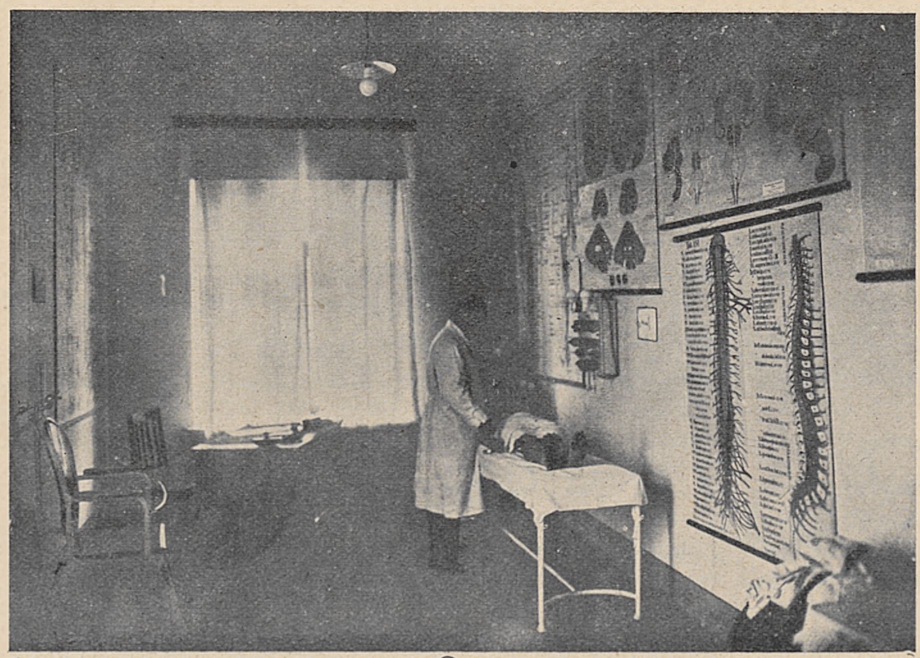
— Dotychczas ustalono opłatę, wynoszącą równowartość biletu kolejowego II-ej klasy.

— Czy obecnie samoloty wojskowe przewożą dużą ilość osób cywilnych?

— Od r. 1926-go samoloty nasze przewiozły 207 osób. Pomimo, iż cyfra ta nie wydaje się zbyt imponująca, wykazuje ona jednak dość wysoki poziom frekwencji i zainteresowania się ogółu tym nowym sposobem transportu sanitarnego.

— Czy lotnictwo sanitarne jest bardzo rozwinięte w innych państwach?

— Stoi najlepiej w Szwecji, gdzie pozostaje pod egidą Czerwonego Krzyża i gdzie, szczególnie w północnych prowincjach, oddaje bardzo cenne usługi na ogromnych przestrzeniach, pozbawionych kolei żelaznych i wszelkich środków komunikacji. We Francji lotnictwo sanitarne



W Centrum badań leczniczo - lekarskich: Badania neurologiczne.

jest szczególnie stosowane w kolonjach, w Marokko, w Algierze, w Lewancie, gdzie oddaje nieocenione usługi. Od r. 1920 francuskie lotnictwo sanitarne przewiozło w kolonjach 5655 osób.

— Jaką — według Pana Pułkownika — winna być przyszła rola Polskiego Czerwonego Krzyża w dziedzinie lotnictwa sanitarnego?

— Nie ulega żadnej wątpliwości, że Polski Czerwony Krzyż jest powołany w czasie pokoju, aby być gospodarzem i kierownikiem lotnictwa sanitarnego, które należy całkowicie do zakresu jego pracy pokojowej, mającej na celu niesienie pomocy ludności cywilnej, i zabezpieczenie jej przed niszczącem działaniem chorób i katastrof. Inne instytucje, wchodzące w skład Komisji lotnictwa sanitarnego, będą współpracowały i wykonywały swój dział zobowiązań.

— Czy bardzo się rozwija w Polsce medycyna lotnicza?

— Lotnictwo polskie, zarówno wojskowe, jak turystyczne, czyni ogromne postępy, i przedstawia bogate pole pracy dla medycyny lotniczej. Nasze Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich pracuje bardzo intensywnie. Nie należy zapominać, że praca lotnika (bo lotnictwo jest pracą, wymagającą — jak wszelka inna — wielkiej wytrwałości i wytrzymałości), przebiega w warunkach specjalnych, całkiem odmiennych od normalnych warunków, do jakich jest przyzwyczajony każdy człowiek. Lotnik musi pracować, myśleć i działać szybko i sprawnie w obcym żywiole rozrzedzonego powietrza, w warunkach, do których przyroda przystosowała ptaka, nie zaś człowieka. Do tych właśnie warunków musi się lotnik dostosować, zarówno pod względem fizjologicznym, jak pod względem psychiki. Zadanie to nie jest łatwe do rozwiązania i tutaj właśnie występuje medycyna lotnicza, która musi mu pomagać, prowadząc odpowiednio swe badania i wytwarzając poniekąd specjalną terapję. Obecnie tempo nowych wynalazków w dziedzinie lotnictwa jest tak szybkie, iż medycyna musi dokładać wszelkich starań, aby sprostać swemu zadaniu — zapobiegania ujemnym skutkom niektórych

nowych poczynań w dziedzinie lotnictwa. Posiadamy komorę ciśnień, jedną z najlepszych na świecie, w której wytwarzamy dla naszych doświadczeń warunki atmosferyczne i warunki ciśnienia, jakie lotnik spotyka w czasie swych lotów.

— Co należałoby uczynić, aby lotnictwo sanitarne uczynić popularnem i aby uświadomić społeczeństwo o jego wielkim pożytku dla ludności cywilnej?

— Należy rozpowszechniać jaknajbardziej ideę lotnictwa sanitarnego zapomocą radja, prasy, urzędów państwowych i samorządowych, pozatem urządzać raz na rok w celach propagandowych „Dzień Lotnictwa Sanitarnego w Polsce".

Z. W.

O spadochronach

Spadochron używany dzisiaj w lotnictwie, ma taką samą długą historję rozwoju jak i samo lotnictwo. Myśl stworzenia spadochronu jako środka ratowniczego, powstała z chwilą ukazania się pierwszych balonów wolnych. Wypadki zapalenia się balonu lub pęknięcia jego powłoki zdarzały się wówczas bardzo często, a załoga balonu musiała ginąć. Zaczęto więc robić doświadczenia z dużemi parasolami o konstrukcji identycznej jak nasze obecne parasole. Przy próbnych skokach z małych wysokości wyniki były dość dobre, ale przy większych wysokościach skok kończył się najczęściej śmiercią skoczka ,gdyż parasol nie wytrzymywał naporu powietrza i albo pękał, albo wywracał się do góry.

Zbyt dużo miejsca trzebaby było poświęcić na opisanie dalszych dróg rozwoju spadochronu, zanim doszedł on do stanu nadającego się do użytku.

Podczas wielkiej wojny spadochrony były używane tylko przez załogi balonów na uwięzi. Spadochron był umocowany nazewnątrz kosza balonu, a obserwator połączony był z nim linką. Gdy zbliżał się samolot nieprzyjacielski, a obsługa nie zdążyła ściągnąć balonu na ziemię, to obserwator nie czekając na skutki ognia karabinów maszynowych samolotu napadającego, wyskakiwał z kosza balonu pociągając za sobą dzięki lince spadochron.

Duża objętość zwiniętego spadochronu, jego waga i trudność z otwieraniem go, uniemożliwiły szersze używanie spadochronu przez załogi samolotów podczas wojny.

Dopiero po wojnie rozwój przemysłu lotniczego pociągnął za sobą konieczność udoskonalenia spadochronu.

Istnieje obecnie cały szereg fabryk produkujących najrozmaitsze typy spadochronów. Najbardziej rozpowszechnionym jest amerykański spadochron systemu „Irwin", przyjęty też w Polsce i wykonywany całkowicie u nas w kraju.

Składa się on z uprzęży — mocnych pasów, któremi lotnik opasuje się przed wejściem do samolotu. Końce tych pasów wchodzą do pokrowca spadochronu i tam łączą się zapomocą mocnych plecionych jedwabnych linek z powłoką spadochronu. Pokrowiec, w którym znajduje się zwinięta w harmonijkę powłoka spadochronu z linkami, jest wykonany w kształcie koperty, która jedną stroną przymocowana jest do pleców pilota. Druga strona pokrowca składa się z czterech trójkątów (jak koperta) o ściętych wierzchołkach. Do krawędzi górnej jednego z tych trójkątów są przymocowane 3 bolczyki z przewierconemi otworkami. Pozostałe trzy trójkąty mają otworki wchodzące na te bolczyki. W przewiercone otworki bolczyków przetyka się drut stalowy. Gdy spadochron jest zamknięty w pokrowcu, to wyciągając drut zapomocą szerokiego kółka umieszczonego z lewej strony na piersi lotnika otworzymy pokrowiec. Dla szybkiego odsłonięcia spadochronu po wyciągnięciu drutu służą gumki odciągające na boki trójkątne kawałki pokrowca. Aby spadochron jaknajprędzej rozwinął się z chwilą zwolnienia go z pokrowca służy mały spadochronik przymocowany do powłoki spadochronu, a zaopatrzony wewnątrz w silną sprężynę. Sprężyna ta, gdy pokrowiec jest zamknięty jest ściśnięta i z chwilą otwarcia pokrowca rozwija się i wyskakuje razem z małym spadochronikiem do góry, a wówczas wskutek pędu powietrza otwiera się i pociąga za sobą główną powłokę spadochronu.

Powłoka ta jest wykonana z najlepszego gatunku jedwabiu zszytego z wielu kawałków aby na wypadek nawet pęknięcia w któremś miejscu, pęknięcie to nie rozciągnęło się na całą powłokę, a doszło tylko do szwu.

Powłoka spadochronu półkolista posiada u góry dość duży otwór, przez









który przeciska się powietrze nagromadzone pod parasolem. Gdyby tego otworu nie było, to ściśnięte pod powłoką powietrze odpływałoby z pod spadochronu bokami powodując duże waha-

nia spadochronu i grożąc skręceniem powłoki.

Gdy zachodzi konieczność ratowania się przy pomocy spadochronu, to wówczas lotnik wyskakuje z samolotu i pociąga za kółko wyciągając w ten sposób drut zamykający pokrowiec i spadochron rozwija się.

Niezmiernie, niezmiernie rzadko zdarzają się wypadki, że spadochron nie rozwinie się. Warunkami jednak koniecznemi dla powodzenia skoku ze spadochronem są:

1) dostateczna wysokość, aby spadochron miał czas rozwinąć się i zahamować szybkość opadania;

2) otwarcie spadochronu możliwie jaknajpóźniej, a właściwie jaknajdalej od spadającego samolotu, aby nie wplątać spadochronu w samolot.

Szybkość opadania spadochronu jest dość znaczna, dochodzi bowiem do 6 metrów na sekundę.

Spadochron w stanie obecnym jest wspaniałym środkiem ratowniczym, któremu moc ludzi zawdzięcza swoje życie. Na terenie Anglji zawiązano nawet międzynarodowy związek lotników, którzy uratowali się przy pomocy spadochronu. Dość znaczna ilość Polaków należy do tego związku. Oczywiście na wartość ratowniczą spadochronu zwróciły szczególną uwagę władze, pod których pieczą rozwija się lotnictwo. W szeregu krajach nakazano dokonywanie wszystkich lotów wojskowych ze spadochronami. Podobny nakaz istnieje w naszem lotnictwie wojskowem.

Skoki ze spadochronami wykonywane przez zawodowych skoczków są atrakcją dla publiczności w czasie różnych meetingów i pokazów lotniczych. A że skoki te nie są zbyt niebezpieczne i nie są uważane za rzadką umiejętność — dowodzą tego bardzo nikłe zarobki skoczków zawodowych.

Kazimierz Chorzewski.

POLSKI CZERWONY KRZYŻ PRZY PRACY

OKRĘG POLESKI.

PCK. walczy z epidemją tyfusu na Polesiu.

Zarząd Gł. Polskiego Czerwonego Krzyża przekazał Okręgowi Poleskiemu specjalną kolumnę dezynfekcyjno-kąpielową, posiadającą fachowy personel sanitarny i zaopatrzoną w niezbędny sprzęt dla walki z brudem i epidemjami, jak: beczkowozy z aparatami do filtrowania i chlorowania wody, dezynfektory do bielizny, przenośne natryski i t. d. W niektórych ośrodkach województwa Poleskiego, zwłaszcza zaś w okolicach Stolina trwa epidemja tyfusu plamistego. Miejscowe czynniki rządowe i społeczne przystąpiły do energicznej akcji zwalczania i zapobiegania tej epidemji. Pomoc Pol. Czerw. Krzyża okazała się niezmiernie cenną w tej akcji. Według ostatnio otrzymanych wiadomości kolumna dezynfekcyjno-kąpielowa P.C.K. usilnie pracuje w terenach dotkniętych epidemją.

Jako ilustrację do stosunków nawiązanych przez P. C. K. z miejscową ludnością w tych odległych okolicach, przytaczamy dosłownie list sołtysa wsi Rosochy w powiecie Prużańskim:

Do
Pana starszoho Doktora
Krasnoho Kresta
u Warszawie
od hraždan sioła Rosochi
gm. Dudnickiej pow. Prużanskiego.

W naszem siele ludzi zaczali bolet na tif. Błahadara pomoszczy Krasnoho Kresta bolezn eta ponemnoho prekaciłaś. Pryjechał k nam w sieło pan fielszer kotory nam zdziełał wsio czto było nużno. Zdziełał dezyęfiekcyju w naszych chatach a także była ustrojana bania. Pan fielszer wsiem etym zdziełał nam balszuju pomoszcz, bolezn osłabieła i prekraciłaś. Wsio nasze sieło prynosit Krasnomu Krestu a także i fielszeru Bolszoje spasibo, czto i potwierdżadajet i sołtys.

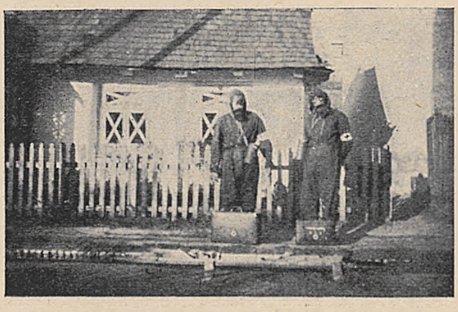
(—) *F. Jaromicz*
Sołtys Wsi Rosohy gminy Rudnickiej pow. Prużańskiego.

---

*) „Felczerem” został nazwany p. Jerzy Zbroch, kierownik kolumny dezynfekcyjno-kąpielowej PCK.



Uczestnicy kursu z gazoznawstwa dla lekarzy w Okręgu Kaliskim PCK.



Ćwiczenia przeciwgazowe drużyny rat. P.C.K. w Hrubieszowie.

OKRĘG KALISKI.

Otwarcie świetlicy drużyn ratowniczych PCK. w Kaliszu.

Staraniem Zarządu Polskiego Czerwonego Krzyża w Kaliszu, odbyło się dnia 17 grudnia ub. r. poświęcenie i otwarcie świetlicy drużyn ratowniczych PCK. oraz uroczystość „opłatka" dla tychże drużyn. Powyższa uroczystość odbyła się przy udziale władz PCK. oraz licznie przybyłych ratowników. Aktu poświęcenia świetlicy dokonał ks. prałat Janowski, członek Komitetu Okr. PCK., który w przemówieniu swojem do ratowników zachęcał do wytężonej i ofiarnej pracy. Prezes Komitetu Okręgowego PCK. p. Starosta Henryk Ostaszewski w przemówieniu swojem mówił o zadaniach i celach nowootworzonej świetlicy, przypominając o obowiązkach drużyny względem społeczeństwa i kraju.

Następnie uczennica Lipińska zadeklamowała wiersz p. t. „Świetlica", ratownik Mazurkiewicz zadeklamował „Czerwony Krzyż", poczem odegrany został obrazek sceniczny zatytułowany „Przybyli ułani pod okienko". W dalszym ciągu przemawiał prezes Zarządu Okręgu-Oddziału PCK. p. Magister Stanisław Pewnicki, składając życzenia świąteczne ratownikom, poczem nastąpiło wspólne dzielenie się opłatkiem. Jako ostatni przemawiał ratownik p. Laskowski i na zakończenie wspólnie odśpiewano kolendy.

Przy sposobności Zarząd Oddziału PCK. w Kaliszu zaznacza, iż założenie świetlicy dla drużyn ratowniczych PCK. było konieczne, ponieważ dotychczas z braku



Ćwiczenia przeciwgazowe drużyny rat. P.C.K. w Hrubieszowie.

odpowiedniego lokalu Zarząd Oddziału miał duże trudności w szkoleniu, prowadzeniu wykładów oraz szerzeniu oświaty wśród członków drużyn ratowniczych.



Otwarcie i poświęcenie świetlicy drużyn rat. PCK. w Kaliszu.

OKRĘG POZNAŃSKI.

Skromna i podniosła uroczystość PCK. w Lesznie.

W pierwszych dniach stycznia odbyło się w sali Sokoła w Lesznie ślubowanie nowo zorganizowanej II drużyny żeńskiej PCK.

W pięknie przybranej sali zgromadziły się obie drużyny i garstka ciekawej publiczności, po przyjęciu raportu przez mjr. dr. Trószyńskiego, który następnie przemówił krótko a serdecznie do nowej drużyny, podkreślając znaczenie akcji Czerwonego Krzyża zarówno w czasie pokoju jak i podczas wojny, druhna Maćkowiakówna odczytała sprawozdanie za miniony okres działalności. Okazało się, że drużyna pracuje w ciężkich warunkach, ale nie zrażając się trudnościami, pełni z poświęceniem służbę dla dobra Państwa i społeczeństwa.

Po wysłuchaniu sprawozdania druhna Mayówna wygłosiła śliczny wierszyk p. dr. Szpunarowej p. t. „Przyrzeczenie", który spotkał się z takiem uznaniem, iż postanowiono przesłać go do redakcji „Polskiego Czerwonego Krzyża".



Oddział PCK. w Tarnowie wydaje bezpłatnie obiady bezrobotnym.

Następnie p. dr. Trószyński odebrał ślubowanie od druhen. Obie drużyny stały na baczność, a kandydatki chóralnie, z wielkiem przejęciem i powagą powtarzały słowa przyrzeczenia, p. mjr. Trószyński wręczył każdej kandydatce legitymację, poczem druhny odśpiewały hymn Drugiej drużyny żeńskiej, napisany specjalnie dla nich przez p. dr. Szpunarową. Odbyła się następnie zabawa towarzyska, przeplatana różnemi niespodziankami.

Dr. Kazimiera Fiweger Szpunarowa.

PRZYRZECZENIE.

Chcesz mieć pokój, gotuj wojnę,
tak Rzymianie dowodzili,
więc choć czasy są spokojne,
chcesz mieć pokój — gotuj wojnę.

A na wojnie któż najwięcej,
prócz żołnierzy, oficerów,
swoje życie wciąż naraża,
nie dla sławy i orderów?

Czerwonego Krzyża znaki,
to nadzieja rannych cała,
że zabiorą do szpitala,
gdzie opieka jest wytrwała.

Że przeminą cierpień ślady,
rany się pozagajają,
pierzchnie śmierci postrach blady,
gdy się z Krzyżem tym spotkają.

Iperytu żrące plamy
znikną też, niszczone snadnie,
a od chloru i fosgenu
nikt zatruty już nie padnie.

W katastrofach żywiołowych,
na zakaźnych chorób szańce,
na placówkach tych czołowych
wszędzie trwamy, ciągle w walce.

By ratować ludzkie życie,
często własne narażamy,
ale swoje przyrzeczenie
aż do śmierci zachowamy!

OKRĘG KRAKOWSKI.

Oddział PCK. w Żywcu.

Oddział PCK. w żywcu zorganizował kurs dla drużyn ratowniczych PCK. Kurs odbył się od 20 listopada do 2 grudnia ub. r.



Drużyny ratownicze PCK. w Żywcu.

Wykłady trwały codziennie po 3 godziny. Odbyły się również ćwiczenia praktyczne w komorze gazowej. Wykłady były prowadzone przez dr. Feliksa Jelonka, lekarza powiatowego w żywcu i Leona Micherdzińskiego, instruktora gł. PCK.

Po kursie odbył się egzamin, który zdało 30 osób, którym wydano odpowiednie zaświadczenia.

W tym samym okresie odbył się kurs dla drużyn ratowniczych PCK. w Suchej. Wykłady prowadzili dr. Karol Spanbauer, lekarz w Suchej i Leon Micherdziński, instruktor gł. PCK. Na kurs uczęszczało 14 osób. Po zdaniu egzaminów wydano kursantkom odpowiednie zaświadczenia.

Oddział PCK. w Dębicy.

Oddział PCK. w Dębicy zorganizował kurs dla drużyn ratowniczych PCK. Zaświadczenia z ukończonego kursu zostały wydane przez Zarząd Oddziału w Dębicy.

Oddział PCK. w Tarnowie.

Oddział PCK. w Tarnowie zorganizował bezpłatne obiady dla bezrobotnych. Akcja ta rozwinęła się na szeroką skalę, w okresie od 19 grudnia ub. r. do 17 stycznia r. b. czyli w ciągu dni 30 — jadłodajnia Polskiego Czerwonego Krzyża wydała 6.647 obiadów.



Druż. rat. PCK. w Dębicy. Grupa wykładowców i słuchaczy.



Dzielne członkinie druż. rat. PCK. w Rzeszowie.

Poczynając od 18 stycznia r. b. Oddział wydaje po 250 obiadów dziennie.

Należą się słowa gorącego uznania dla tej tak aktualnej i tak humanitarnej działalności.

OKRĘG KIELECKI.

Oddział PCK. w Częstochowie.
Drużyny ratownicze PCK. w Częstochowie.

Dnia 7 grudnia ub. r. odbyło się uroczyste rozdanie świadectw drużynie ratowniczej PCK. przy fabryce „Warta". W powyższej uroczystości brali udział: z ramienia Zarządu Oddziału PCK. Dr-wa Kędzierska, inż. Brykalski, dr. Lewin. Dyrekcję fabryki reprezentowali dyr. Senjor i p. Sussman. Obecny był także instruktor gł. PCK. Mieczysław Ciszewski, który był jednocześnie kierownikiem kursu.

Po przemówieniu inż. Brykalskiego dr-wa Kędzierska wręczyła słuchaczom kursu świadectwa. Instruktor gł. PCK. mianował p. o. komendantem drużyny ratowniczej PCK. przy fabryce „Warta" Cudka Załmę.

Dnia 21 grudnia ub. r. odbyło się rozdanie świadectw drużynie ratowniczej przy fabryce „Raków". W uroczystości rozdania świadectw brali udział: inż. Brykalski, instruktor gł. PCK. Mieczysław Ciszewski, jako przedstawiciel fabryki obecny był inż. Kiec. Pełniącego obowiązki komendanta drużyny ratowniczej przy fabryce „Raków" mianowano Grabarczyka Jana, a jego zastępcą — Belke Stefana.

Większość słuchaczy kursu drużyny ratowniczej PCK. otrzymali świadectwa z wynikiem „bardzo dobrze", co świadczy o wysokim poziomie szkolenia.

Dnia 20 grudnia ub. r. odbyły się egzaminy słuchaczy kursu drużyny ratowniczej PCK. przy fabryce Przetworów chemicznych „Rędziny". W skład komisji egzaminacyjnej wchodzili: instruktor gł. PCK. M. Ciszewski, dr-wa Kędzierska, dr. J. Zand, inż. Czerniawski, instruktor OPLG. Kasperkiewicz. Po



Wykładowcy i kursanci VIII kursu dla druż. rat. PCK. w Radomsku.

przeegzaminowaniu słuchaczy stwierdzono, że poziom wyszkolenia jest bardzo wysoki, a wyniki ogólne w przeważającej ilości są bardzo dobre. Z uznaniem podkreślamy humanitarną działalność Zarządów powyższych trzech fabryk, które tak czynnie popierają wśród swego personelu organizację drużyn ratowniczych PCK.

Oddział PCK. w Końskich.

Staraniem miejscowego Oddziału PCK. w Końskich odbyło się w końcu listopada r. ub. przeszkolenie trzech istniejących przy Oddziale PCK. drużyn ratowniczych. Kurs przeszkolenia prowadził zaproszony w tym celu instruktor Okręgu p. Stefan Krzemiński.

Wykłady odbywały się od godziny 7 do 10 wieczorem w sali gimnazjum im. św. Stanisława Kostki.

Kurs otworzył w zastępstwie p. Starosty p. Stupnicki krótkiem przemówieniem na temat „znaczenia drużyn ratowniczych na wypadek wojny, klęsk żywiołowych i t. p.", poczem rozpoczęły się wykłady urozmaicone zajęciami praktycznemi, co wzbudziło duże zainteresowanie i zachęciło uczestników kursu do systematycznego uczęszczania na wykłady.

Przed zakończeniem kursu p. instruktor Krzemiński w obecności prezesa Oddziału p. inż. Malanowicza i wice-prezesa p. kpt. Markowskiego dokonał reorganizacji wszystkich trzech drużyn, tworząc z nich dwie, z których jedna jest wyłącznie żeńską, druga zaś mieszana. Podobny kurs przeszkolenia przeprowadzony został również staraniem Oddziału Koneckiego w Stąporkowie, dla drużyny miejscowej oraz w pobliskiej wsi Czarna.

Wykłady odbywały się w sali

„Huty Stąporków”, podczas wykładów powtórzony został dokładnie cały kurs gazoznawstwa oraz ratownictwa ogólnego. Wykłady urozmaicone były zajęciami praktycznemi, dla których Oddział Konecki wypożyczył sprzęt ratowniczy.

Koła Młodzieży PCK. w Końskich.

Staraniem miejscowego Oddziału PCK. w Końskich został przeprowadzony w końcu listopada ub. r. przez specjalnie zaproszonego w tym celu instruktora Okręgu p. St. Krzemińskiego 6-godzinny kurs informacyjny dla członków Zarządu oraz działaczy Kół Młodzieży PCK.

Wykłady odbywały się w lokalu gimnazjum państwowego w godzinach od 14—16. Słuchaczami byli opiekunki oraz przedstawiciele zarówno trzech miejscowych Kół jak i z pobliskich miejscowości: Sierosławic i Giebałtowa.

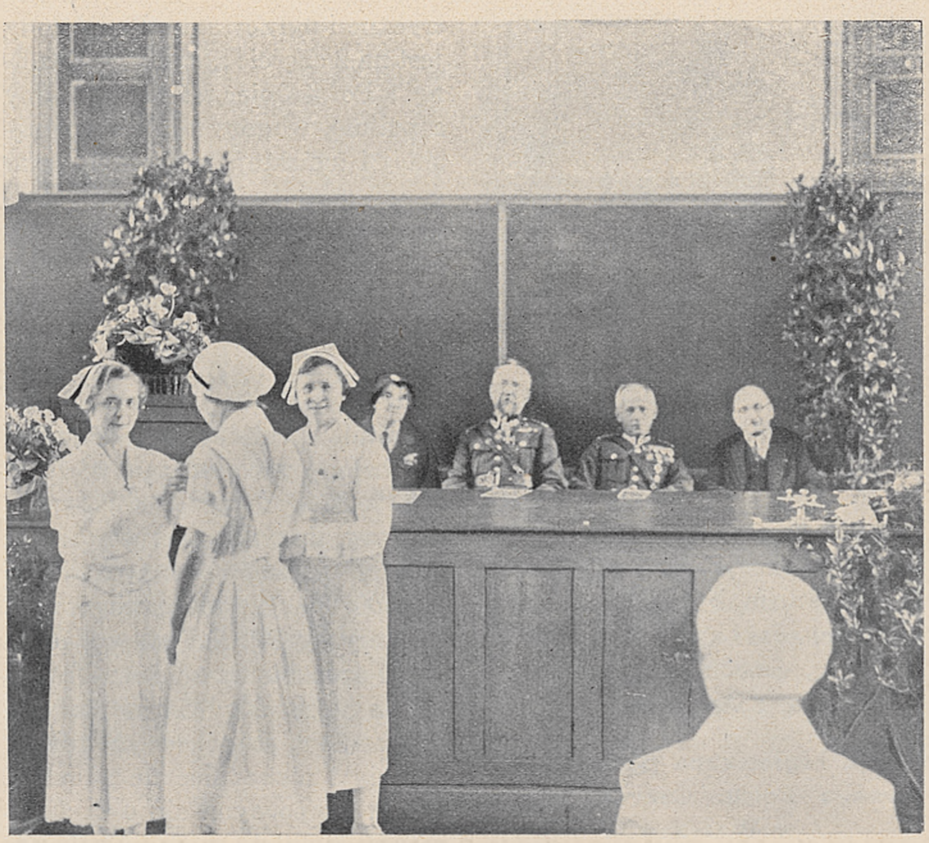
Ogólna liczba słuchaczy wynosiła 76 osób. Główny temat wykładu: „Jak prowadzić Koła Młodzieży PCK.”. Po zakończeniu kursu odbył się egzamin, który w obecności Prezesa Oddziału PCK. złożyło 28 uczestników kursu.

Podobny kurs został również przeprowadzony w Stąporkowie przy udziale 37 uczestników.

OKRĘG ŁÓDZKI.

Oddział PCK. w Radomsku.

Odbył się w Radomsku VIII kurs ratownictwa dla kandydatów na instruktorów II klasy drużyn ratowniczych PCK. od 2.X. do 9.XI.1933 r. Kurs trwał 30 dni w ogólnej liczbie godzin 60. Na kurs zapisało się osób 101. Ukończyło kurs i zdało egzamin 44 osoby, w tem z wynikiem b. dobrym 3 osoby, z wynikiem dobrym 31 osób i z wynikiem dostatecznym 10.



Wręczanie dyplomów i odznak absolwentkom Szkoły Pielęgniarek PCK.

Dnia 2 grudnia ub. r. odbyła się w sali Rady Miejskiej w obecności władz administracyjnych, samorządowych i czerwonokrzyskich uroczystość rozdania świadectw absolwentom kursu, a po wspaniałej uroczystości zabawa taneczna, zorganizowana przez kursantów. Uroczystość i zabawa były zorganizowane bez zarzutu, a osiągnięty zysk w sumie zł. 255 został ofiarowany przez Komitet organizacyjny na kupno sprzętu ratowniczego.

Nowe zastępy pielęgniarek PCK.

Dnia 28 stycznia r. b. odbyła się w Państwowej Szkole Higjeny w Warszawie w obecności przedstawicieli władz uroczystość wręczenia dyplomów i odznak z ukończenia Szkoły Pielęgniarstwa PCK. absolwentkom tej Szkoły. Uroczystość zagaił płk. dr. Stefan Rudzki, Delegat Rządu dla spraw PCK., podkreślając w swem przemówieniu doniosłość zawodu pielęgniarki. Następnie przemawiali dyrektorka Szkoły Pielęgniarstwa p. Nagórska, Przewodnicząca Korpusu Sióstr PCK. hr. Marja Tarnowska, Prezeska Związku b. absolwentek Szkoły Pielęgniarstwa PCK. p. Łącka, wreszcie w imieniu absolwentek p. Rogulska. Dyplomy z ukończenia szkoły otrzymało 41 absolwentek.

Z ciekawego sprawozdania o działalności Szkoły Pielęgniarstwa PCK., jakie odczytała p. Nagórska, wynika — że Szkoła rozwija się coraz bardziej i posiada już w V-tym roku swego istnienia piękną i szczytną tradycję. Dążeniem Szkoły jest takie wyszkolenie pielęgniarki, aby mogła wykonywać swój szczytny zawód, zgodnie z postępami w tej dziedzinie i aby mogła godnie sprostać oczekującym ją zadaniom.

Liczba dyplomowanych pielęgniarek PCK. wychowanych w Szkole wynosi 80 osób, pracują one jako instruktorki i pielę-



Drużyny rat. P.C.K. w Zamościu.

gniarki w szpitalach wojskowych i w szpitalach PCK., jak również w prowincjonalnych stacjach opieki. Część absolwentek przechodzi specjalizację w zakresie chirurgji i akuszerji. Szkoła projektuje, by wogóle wszystkie słuchaczki specjalizowały się w tych dwuch kierunkach, a zwłaszcza w ostatnim.

Akcja higjeniczna pociągu sanitarnego Polsk. Czerw. Krzyża w Warszawie.

Nędza, na którą w roku bieżącym dotkliwie cierpią niezliczone rzesze mieszkańców Warszawy, odbiła się na stanie zdrowotnym najuboższych dzielnic naszej stolicy. Opłakane warunki higjeniczne w ciasnych i natłoczonych mieszkaniach, brud, niechlujstwo, brak zdrowej i należycie ugotowanej gorącej strawy, — te wszystkie czynniki spowodowały wypadki tyfusu plamistego. Energiczna akcja ratownicza została niezwołcznie podjęta dla zwalczenia zaczątków groźnej epidemji. Polski Czerwony Krzyż stanął pierwszy do apelu i objął kierownictwo pociągu sanitarnego, dostarczonego przez władze wojskowe. Ponieważ żolibórz najbardziej potrzebował akcji higjeniczno-sanitarnej ze względu na licznych mieszkańców baraków, dla bezdomnych, pociąg sanitarny P. C. K. rozwinął tu szczególnie intensywną działalność, która już dała bardzo dodatnie wyniki.

Pociąg posiada 19 wagonów, zaopatrzonych w światło elektryczne i ogrzewanie. Podzielony jest na 2 części: „czystą" i „brudną". Po stronie „czystej" mamy szwalnię, wagony dla załogi męskiej i żeńskiej, kancelarję, magazyn odzieżowy i prowiantowy, herbaciarnię i elektrowóz. Po stronie „brudnej" znajdują się dwie cysterny wagonowe z wodą, dwie kamery dezynfekcyjne, rozbieralnia, łaźnia, wagon kąpielowy z 40-tu natryskami, ubieralnia, pralnia i suszarnia.

Obsługę pociągu stanowi 15 osób, z których prócz służby kolejowej, wszyscy rekrutują się z pośród członków drużyn ratowniczych P.C.K. i sióstr pogotowia sanitarnego P.C.K. Personel przeszedł szczepienia ochronne i pracuje z niezwykłą ofiarnością i poświęceniem, ochoczo spełniając ciężkie i niebezpieczne zadanie. Praca rozpoczyna się o godz. 8 rano i trwa do godz. 12-ej, poczem następuje przerwa półgodzinna, w czasie której personel myje się, czyści swe ubrania i otrzymuje posiłek. Prace wznawiane są o godz. 12 m. 30 i trwają do godz. 16-ej, poczem każdy z personelu oddaje swą odzież do dezynfekcji, kąpie się, a pociąg poddany jest gruntownemu oczyszczeniu. Ubiór personelu składa się: z munduru drużyn ratowniczych P. C. K., długich butów gumowych, fartuchów płóciennego i gumowego, furażerki. W razie konieczności wyjścia poza obręb pociągu, personel otrzymuje ciepłe koszulki, nakładane na bieliznę.

Do pociągu wchodzą ludzie brudni i często zawszeni, wychodzą zaś z niego wymyci, w czystej bieliźnie i w ubraniu oddezynfekowanem. Co pół godziny pociąg automatycznie przyjmuje partję 40 ludzi, skierowaną przez władze miejskie z okolicy. Najpierw odbywają się badania i prowadzona jest lista zgłaszających się. W razie stwierdzenia wszy obowiązkowy jest fryzjer, który „urzęduje" na miejscu. Dzieci do lat 6-ciu strzyżone są obowiązkowo. W rozbieralni każdy otrzymuje indywidualny worek, gdzie składa swoje rzeczy, następnie worek ten wędruje do dezynfektora. W łaźni sanitarjusz udziela odpowiednią ilość mydła. Kąpiel trwa 10 — 15 minut pod natryskiem indywidualnym. Każdy otrzymuje dla siebie ręcznik. Po wykąpaniu wszyscy idą do ubieralni, gdzie przeprowadzane są badania czystości oraz w razie potrzeby — rozdawnictwo kompletów bielizny. Każdy otrzymuje zpowrotem odzież już zdezynfekowaną. Władze miejskie przeprowadzają jednocześnie dezynfekcję mieszkań dla uniknięcia powtórnego zarażenia się i zawszenia.

Owe przymusowe zabiegi czystości są przyjmowane przez ludność bardzo przychylnie i chętnie. Liczne są wypadki zgłaszania się po drugą kąpiel, często bowiem pierwsza kąpiel była naprawdę pierwsza w życiu. Naogół jest duże zrozumienie higjenicznej akcji P. C. K. Szczepionki zapobiegawcze przeciwko tyfusowi nie mogą być dziś jeszcze stosowane masowo, a tymczasem woda i mydło stanowią najlepszą szczepionkę zapobiegawczą.

Pociąg sanitarny P.C.K. spędzi jeszcze około 10 dni na żoli borzu, następnie zostanie przesunięty po linji obwodowej na Annopol, gdzie będzie dalej pracował przy barakach dla bezdomnych.



Drużyny rat. P.C.K. w Zamościu.

Przyszłość wielkich dróg transkontynentalnych

W ostatnim zeszycie miesięcznika Ligi Czerwonych Krzyży ukazał się ciekawy artykuł p. Bradley na aktualny temat o przyszłości wielkich dróg transkontynentalnych przeznaczonych dla dalekich podróży samochodowych. Biorąc pod uwagę aktualność tego zagadnienia i rolę przypadającą Czerwonemu Krzyżowi w tym wielkim wysiłku międzynarodowym, streściliśmy dla naszych czytelników ciekawy ten artykuł.

Trzy lata temu na Walnem Zebraniu Międzynarodowego Związku Turystyki zwołanem w Konstantynopolu, automobilowy związek Wielkiej Brytanji wystąpił z wnioskiem utworzenia wielkiego szlaku automobilowego, przecinającego Europę i prowadzącego z Londynu do Bosforu.

Wniosek przyjęto jednomyślnie. Droga, mająca przechodzić przez 8 państw, miała się niewątpliwie przyczynić do rozwoju i do ulepszenia sieci drogowej w całej Europie. Oprócz tej głównej arterji powstałaby sieć dróg podrzędnych, prowadzących do głównego szlaku. Rozbudowa nowych dróg podnosi materjalny i moralny poziom danego kraju i sprzyja jego wzbogaceniu.

Droga Londyn — Konstantynopol zaczynałaby się na kontynencie Europejskim w Calais i przechodziłaby przez: Brukselę, Akwizgran, Kolonję, Norymbergję, Regensburg, Passau, Linz, Wiedeń, Budapeszt, Novi-Sad, Belgrad, Nisch, Sofia i Andrynopol, Konstantynopol. Na całej tej przestrzeni nie zachodzą żadne trudności techniczne.

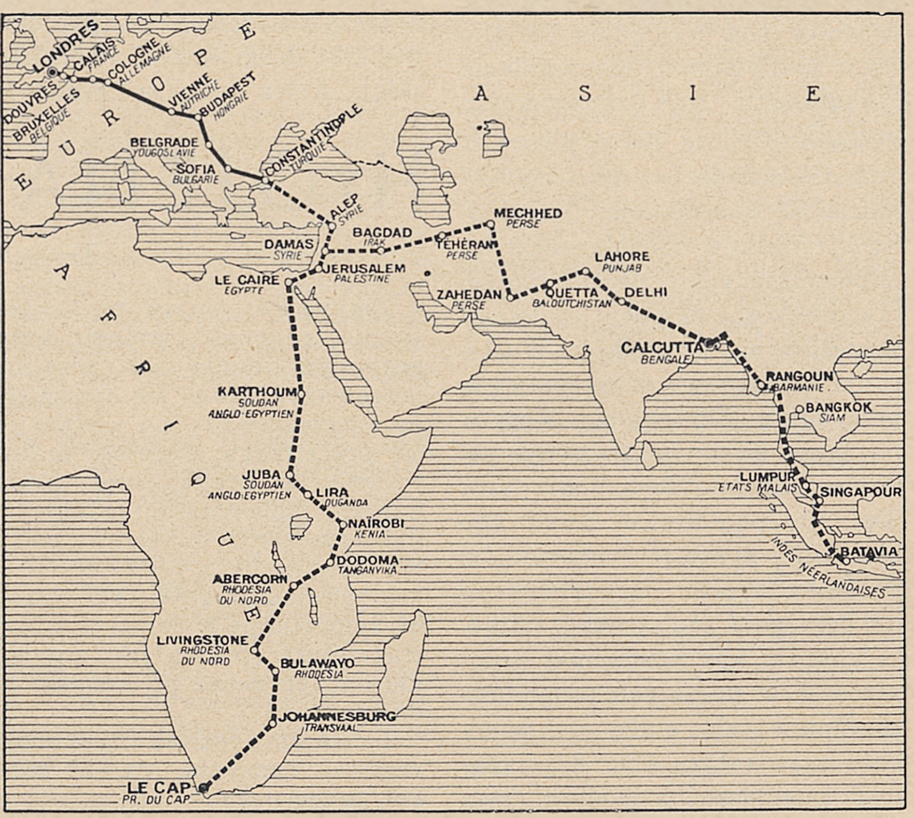
Wykonanie tego projektu znacznie się już posunęło, przewidywane jest już obecnie przedłużenie drogi z Konstantynopolu w dwuch kierunkach: do Kalkuty i do Kapsztadtu. W Europie długość drogi Londyn — Konstantynopol wynosi 3.000 klm., długość drogi Londyn — Kalkuta wyniosłaby 12.000 klm., Londyn — Kapsztadt — 17.000 klm.

P. Bradley chciał się osobiście przekonać o warunkach, panujących na drodze Londyn — Konstantynopol i latem ub. roku odbył tą podróż samochodem. W Belgji i w Niemczech jazda samochodem odbywa się w doskonałych warunkach, drogi są świetne, w Austrji znajdują się odcinki, wymagające naprawy, podróż jednak odbywa się naogół normalnie.

Z pośród krajów Europy Środkowej, Węgry posiadają najlepiej pomyślaną i znakomicie wykonaną sieć drogową, zbudowaną przez specjalistów według najnowszych wymagań.

Przy wjeździe do Jugosławji daje się zauważyć pewne pogorszenie dróg samochodowych, wzmagające się znacznie w Bułgarji i Turcji. W pobliżu granic drogi zamieniają się na zwyczajne ścieżki, porośnięte trawą, na równinach drogi są proste, szerokie i błotniste, w górach powleczone są bardzo pierwotnym asfaltem.

Zarówno w Jugosławji, jak i w Bułgarji władze rządowe gorliwie się zajmują palącem zagadnieniem ulepszenia dróg samochodowych; uczucie nieufności względem sąsiadów, które było głównym powodem tego stanu rzeczy, zaczyna powoli ustępować wobec zrozumienia, że dobrze zorganizowana sieć drogowa stanowi jedno z najistotniejszych bogactw danego kraju.



Wykończenie wielkiego szlaku europejskiego nie wymaga specjalnego nakładu finansowego. Należy naprawić drogi istnieją-

ce, ułatwić formalności celne, umieścić sygnalizację zgodną z umową międzynarodową, przewidzieć zorganizowanie ratowniczych posterunków drogowych. Przy wzmożonym ruchu samochodowym powstaną hotele, garaże, punkty żywnościowe dla podróżujących. Będą czynione wszelkie wysiłki, aby ujednostajnić organizację tych wielkich szlaków transkontynentalnych, w celu zapewnienia jaknajwiększej wygody osobom podróżującym. Będą sporządzone specjalne mapy, podręczniki i broszury informacyjne.

Rozwój turystyki w krajach, objętych przez sieć wielkich dróg transkontynentalnych, będzie potężnym czynnikiem, ułatwiającym stosunki międzynarodowe. Również pod względem handlowym ułatwienie i udostępnienie komunikacji międzynarodowej posiada doniosłe znaczenie.

Jednocześnie wysuwa się konieczność obmyślenia odpowiednich środków bezpieczeństwa, zapewniających podróżującym jaknajszybszą pomoc w razie nieszczęśliwych wypadków. Posterunki drogowe, zorganizowane pod egidą Czerwonego Krzyża najlepiej odpowiadają temu zadaniu. Stała Międzynarodowa Komisja pogotowia drogowego zbadała sprawę posterunków drogowych oraz przydzielonego im personelu sanitarnego. Istnieje zasada, aby posterunki organizować w miejscach najniebezpieczniejszych, służą one wtenczas jako ostrzeżenie dla jadących i jednocześnie spełniają swą misję charytatywną w razie nieszczęśliwego wypadku. Doświadczenie wykazało, iż byłoby pożądanem, aby posterunki drogowe znajdowały się na odległości od 5 do 10 klm. jedne od drugich. Na drodze pomiędzy Londynem a Konstantynopolem należałoby zorganizować 300 posterunków, obecnie zaledwie 100 posterunków ratowniczych drogowych pracuje na tej przestrzeni.

P. Bradley wyraża nadzieję, że Narodowe Towarzystwa Czerwonego Krzyża i Czerwony Półksiężyc gorliwie się zajmą w swych odnośnych krajach organizacją sieci posterunków drogowych, zapewniającą bezpieczeństwo licznym podróżnym, którym w drodze będzie stale przyświecał znak Czerwonego Krzyża. Będzie to więc stała i wspaniała propaganda Czerwonego Krzyża i nowy dowód jego nieustającej pracy dla dobra ludzkości.

Nietylko w Europie powstała koncepcja wielkich szlaków transkontynentalnych. W Ameryce pracują od paru lat nad urzeczywistnieniem projektu wielkiej drogi wszechamerykańskiej, która połączy Amerykę Północną ze wszystkiemi państwami Ameryki Środkowej i Ameryki Południowej.

Projekt ten był już kilkakrotnie omawiany i opracowywany na licznych konferencjach. Obecnie Komisja, złożona z delegatów państw zainteresowanych pracuje nad ustaleniem najlepszej i najdogodniejszej marszruty. Rząd Stanów Zjednoczonych ofiarował już 50.000 dolarów na ten cel. Inne rządy przyczyniły się również do sfinansowania tego przedsięwzięcia. Komisja zbadała już przestrzeń 2.200 klm. od Kanału Panamskiego do granicy Meksyku. Na wielkiej tej drodze, która się będzie ciągnęła wzdłuż całego kontynentu amerykańskiego, będą wszędzie widniały posterunki ratownicze drogowe ze znakiem Czer. Krz., głoszące o jedności wysiłku i pracy w wielkiem dziele ratownictwa.

HIGJENA DOMOWA

Zmywanie naczyń.

Zmywanie naczyń to bardzo, ważna czynność, której dobra gospodyni nigdy nie powinna lekceważyć. Mówi się nieraz dużo o czystości ale nie zawsze jej się przestrzega. Czystość to najważniejsze przykazanie gospodarskie tembardziej, jeżeli chodzi o naczynia w których potrawy przyrządzamy i talerze, na których jadamy. W jaki sposób utrzymywać je w czystości? Najważniejszą sprawą jest zmywanie naczyń **zaraz** po każdem jedzeniu.

I. Zanim jednak zaczniemy zmywać naczynia, należy sobie potrzebne przy tej czynności przedmioty przygotować, żeby niczego nie szukać, a wszystko mieć pod ręką.

1. Najpierw ustawiamy dwie miednice lub wanienki, jedną do zmywania drugą do płókania, ustawia się na jednakowej wysokości np. na ławce, aby uniknąć niepotrzebnego a męczącego schylania się na które niedoświadczona gospodyni będzie narażona, jeżeli jedno naczynie postawi niżej albo wyżej od drugiego. Należy również pamiętać o tem aby miednica czy miska stała nie za nisko, ani nie zawysoko, w stosunku do wzrostu osoby myjącej, bo wtedy jeżeli jest za nisko, to trzeba się pochylać, albo jeżeli za wysoko, to mdleją ręce. Przy ustawieniu misek należy również uważać, żeby nie zasłaniać sobą światła; trzeba więc zmywać stojąc lub siedząc przodem do okna, lub do lampy.

2. Przed zmywaniem powinno się również pomyśleć o mydle, o szczoteczkach, proszkach do czyszczenia i ścierkach; i wszystko to obok miednicy przygotować.

3. Najważniejszym warunkiem czystego mycia jest (jak wspomnialiśmy (myć na „świeżo”, póki resztki jedzenia nie pozasychają, bo potem trudno jest je nieraz odskrobać. Z brudnych talerzy, garnków i misek usuwa się więc wszystkie resztki do

kubełka (wiaderka) albo specjalnie do tego celu przeznaczonego garnka. Nie należy mieszać ich z papierami ani nie brudzić, jeżeli się je ma przeznaczyć potem krowom albo świniom.

4. Usuwając resztki z naczyń układamy je jednocześnie w pewnym porządku. Najbliżej ustawiamy szkło, dalej nieco talerze, porcelanowe miseczki, salaterki i t. d. jeszcze dalej naczynia kamienne lub drewniane, garnki, wreszcie noże, widelce, łyżki. Do garnków należy nalać przed zmywaniem wody, żeby przyschnięte resztki jedzenia odmiękły.

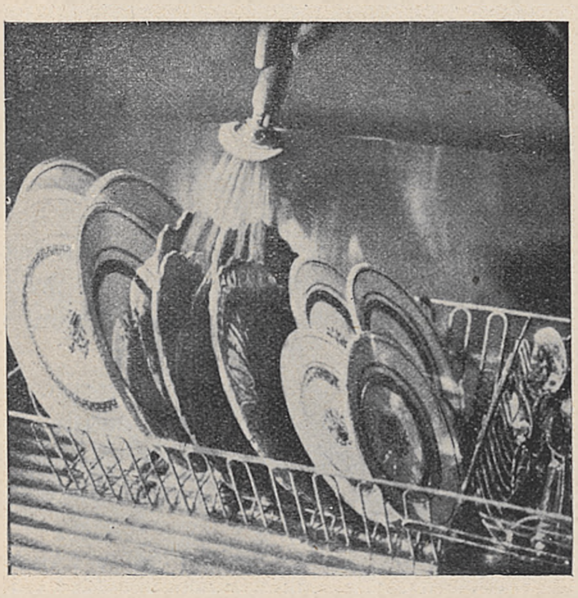
II. Po takim przygotowaniu naczyń nalewamy do obu miednic wody. Wody do zmywania powinno być dużo i gorącej, tak gorącej, jak mogą tylko wytrzymać nasze ręce. Do takiej wody dodaje się mniej więcej łyżeczkę szarego mydła, lub trochę mydlin zwyczajnych, które powinnyśmy mieć zawsze przygotowane w garnuszku. Wodę z mydłem trzeba roztrzepać na pianę, żeby mydło nie osiadało na naczyniach.

Do płókania nalewamy także dużo i gorącej wody. Płókanie jest bardzo ważną częścią zmywania. Naczynie źle wypłókane jest w dotknięciu szorstkie co dowodzi że albo tłuszcz zmydlony na nich pozostał, albo woda była niedość gorąca, albo nie dość często zmieniana.

III. 1. Po kolei myje się najpierw szkło, łyżeczki do herbaty, spodeczki i t. p. Po umyciu i wypłókaniu wyciera się suchą ściereczką, najlepiej płócienną, która nie pozostawia na szkle kłaczków. Szklanki umyte należy brać przez ścierkę, gdyż palce pozostawiają zawsze ślady. Jeżeli zaś bierzemy je ręką, to nisko przy podstawie, nigdy nie wgórze.

2. Po szkle kładzie się do wody talerze, salaterki i t. p. Zmywać należy szczoteczką ryżową, a nie gałgankiem, które nigdy nie są dostatecznie czyste.

Po umyciu i starannem wypłókaniu **w gorącej** wodzie ustawia się naczynia na tacy, gdzieś obok na stole, a po 10-ciu lub 15 minutach zdejmuje się już suche. W ten sposób suszona porcelana nie traci połysku i wygląda zawsze jak nowa. Zmywanie wtedy odbywa się daleko prędzej i z większą gwarancją czystości, gdyż higieniczniej jest pozwolić



Suszarka druciana, na której ustawione naczynia polewa się gorącą wodą.

dobrze umytym naczyniom samemu schnąć, niż mazać je mokrą ścierką. Jeżeli po osuszeniu powietrzem zostanie na talerzach jakaś kropla wody lub ślad po niej, przeciera się je przed schowaniem suchą i czystą ścierką lnianą. Dla ułatwienia osuszania naczyń bez użycia ścierek nadaje się drewniana lub druciana suszarka

3. Zmywamy dalej naczynia kamienne. Naczynia drewniane, jeżeli ich jest niewiele myjemy razem z kamiennemi i myjemy **w zmienionej** wodzie. Gdyż drzewo łatwo wchłania tłuszcz z brudnej wody. Drzewo myje się dobrze wodą z mydłem, lub piaskiem, od wody i sody czernieje. Dlatego do szorowania podłóg białych -nie należy używać za dużo sody.

4. Garnki emaljowane i aluminjowe można myć także w mydlinach, ale nie należy dodawać sody. Od sody emaljowane garnki tracą połysk, a aluminjowe czernieją. Do czyszczenia ich, jeżeli są czarne od wody dobra jest również pasta, ze zwykłej gliny z octem.

5. Po garnkach czyścimy noże i patelnie. Do **letniej** wody zanurzamy tylko **ostrza** i trzymając za trzonek obmywamy o s t r z a szczoteczką. Wody gorącej należy przy myciu noży unikać, gdyż ostrza wychodzą łatwo z obsad z powodu rozklejania się kleju w tych obsadach (trzonkach). Do czyszczenia noży służy doskonale miałko potłuczona i przesiana cegła, lub specjalny proszek do noży. Używanie popiołu do noży nie jest wzkazane. Tak samo czyści się i patelnie. Jeżeli jest ona bardzo tłusta, zbiera się najpierw tłuszcz papierem, później obmywa ciepłą wodą i wreszcie szoruje. Do szorowania garnków, patelni, noży dobrze jest używać papieru miękkiego np. gazet zmiętego w kulkę, który świetnie zastępuje gałganki, są praktyczniejsze i higieniczniejsze, bo można je po jednorazowym użyciu wyrzucić.

Noże widelce i patelnię po umyciu należy zaraz wytrzeć, bo od wody pozostają plamy i tworzy się rdza.

IV. Po skończeniu zmywania należy szczotki, zmywaki i wszelkiego rodzaju ścierki (jeżeli już ich używamy)wymyć w gorącej wodzie z mydłem, a co kilka dni wygotować z sodą.

Następnie należy schować wszystko na swoje miejsce, obmyć i schować miednice oraz przetrzeć stół, na którym układało się mokre naczynia.

Przez staranne zmywanie naczyń i utrzymywanie ich w czystości uchroni dobra gospodyni siebie i swoją rodzinę od niejednej choroby, która powstaje z brudu i niechlujstwa.

ZDROWIE I URODA

Jak uchronić się przed piegami?

Wiosenne słońce jest zdradzieckie, jego promienie niosą nietylko radosne światło i ciepło, lecz w wielu wypadkach groźne niebezpieczeństwo w postaci brzydkich piegów. Przyroda jest czasem złośliwa i słońce prócz promieni cieplnych zawiera i promienie tak zwane ultrafioletowe, działające chemicznie, których na wiosnę jest najwięcej i one to właśnie wywołują piegi.

Piegi są to równe, gładkie, nie wzniesione ponad powierzchnię plamy, o kolorze rdzawo-bronzowym. Czasami spotyka się kilka piegów, rozrzuconych po całej twarzy, innym razem są tak gęsto usiane, że miejscami zlewają się z sobą, tworząc całe przestrzenie, podobne do skóry lamparciej.

Piegi najczęściej umiejscawiają się na twarzy, na policzkach, na nosie, rzadziej na skroniach i powiekach, spotykane są również na szyi, grzbietach, rąk i przedramienia. Bardzo często dekolty, zwłaszcza jasnych blondynek oraz rudowłosych, pokryte są całemi kolonjami piegów.

Jaka jest przyczyna powstawania piegów, dotychczas nie wyjaśniono. Faktem jest tylko, że pod wpływem promieni słońca występują one najczęściej u osobników wątłych i niedokrewnych.

Piegi zjawiają się zazwyczaj wczesną wiosną i w lecie, bledną lub giną zupełnie w sezonie zimowym. Leczenie nie należy do łatwych zadań i częstokroć daje wyniki niezadawalniające.

Usuwanie piegów należy uskutecznić zapomocą złuszczania. Należy jednak uświadomić sobie, że barwik leży głęboko w tkance podskórnej, złuszczenie więc może dać wynik tylko chwilowy.

Złuszczenie może być radykalne lub też powolne. Radykalne złuszczania naskórka można stosować wyłącznie pod opieką lekarską.

Bardziej godne polecenia jest przeprowadzenie leczenia środkami łagodnemi, wyrabianemi z roślin.

Łagodne metody kosmetyczne mają tę dobrą stronę, że nie dają przykrych skutków w postaci zwiotczenia skóry oraz zadrażnień.

Przy usuwaniu piegów należy uświadomić sobie, że na stałe znikają one tylko w wyjąkowych wypadkach. W olbrzymiej większości po zastosowaniu środków na piegi po jakimś czasie powracają ponownie.

Osoby, mające ten przykry defekt ,powinny przeprowadzić racjonalne leczenie 2 — 3 razy do roku, następnie stosować środki ochraniające w postaci kremów.

W ostatnich czasach zaobserwowano, że higjeniczny róż i puder działa również ochronnie przeciw powstawaniu piegów, również w tym celu bardzo wskazane jest na słońcu noszenie czerwonego kapelusza, parasolki i t. p.

Wszelkie tego rodzaju środki domowe, jak wycieranie cytryną, kwasem bornym, smarowanie 2% wodą utlenioną mogą powodować tylko podrażnienia skóry, nie dając żadnego trwałego efektu.

W ostatnich czasach światłolecznictwo w postaci naświetlań lampą kwarcową daje szybsze wyniki ,lecz również nie trwałe.

Jaką metodą należy usuwać piegi, rozstrzygnąć winien tylko lekarz ,gdyż cery wrażliwe i delikatne, a tylko takie pokrywają się piegami, winny być złuszczone tylko łagodnemi metodami, by uniknąć podrażnień i przedwczesnych zmarszczek. Na to przedewszystkiem powinny zwracać uwagę Panie obarczone piegami.

Dr. Med. J. Świtalska.

CZERWONY KRZYŻ ZAGRANICĄ

Francuski Czerwony Krzyż a lotnictwo sanitarne.

Francuski Czerwony Krzyż zorganizował w ostatnich czasach specjalne kursy dla wykwalifikowanych pielęgniarek, mających towarzyszyć chorym i rannym przewożonym w samolotach sanitarnych. Jednocześnie Francuski Czerwony Krzyż urządził kursa dla lotników i lotniczek, aby przygotować ich do ewentualnej roli pilotów na samolotach sanitarnych. Należy zaznaczyć, że po raz pierwszy Towarzystwo Czerwonego Krzyża organizuje kursa tego rodzaju, mające na celu odpowiednie szkolenie personelu kobiecego, przeznaczonego do służby lotniczo-sanitarnej.

Książę Tokugawa — Prezes Japońskiego Czerwonego Krzyża — w Europie.

W związku z XV-tą Międzynarodową Konferencją Czerwonego Krzyża, mającą się odbyć w Tokio w październiku r. b., Książę Tokugawa — Prezes Japońskiego Czerwonego Krzyża, członek japońskiej rodziny cesarskiej, bawił niedawno w Europie. Będąc obecnym na ostatniem zebraniu Komitetu Wykonawczego Ligi Czerw. Krzyży w Paryżu,

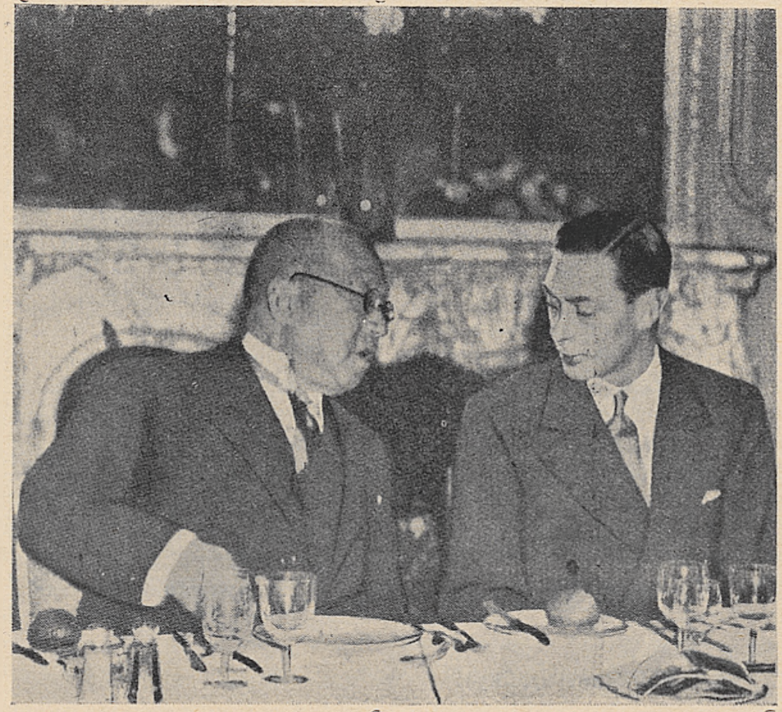
wyraził nadzieję, że jaknajwięcej przedstawicieli europejskich Czerwonych Krzyży przybędzie do Japonji na konferencję, przyczem książę podkreślił, iż w chwili, gdy tyle rozmaitych czynników różni narody pomiędzy sobą, wielkie międzynarodowe zebranie, zwołane pod egidą Czerwonego Krzyża, nabiera tem większej doniosłości, jednocząc narody w wielkim wspólnym celu humanitarnym.

W Londynie książę Tokugawa był uroczyście przyjmowany przez Brytyjski Czerwony Krzyż. Książę Yorku — drugi syn króla i protektor Brytyjskiego Czerwonego Krzyża wydał śniadanie na cześć dostojnego gościa.

Książę Tokugawa zwiedził klinikę Czerw. Krzyża w Londynie i wykazał wielkie zainteresowanie jej działalnością.

Motocykl na usługach Czerwonego Krzyża.

Motocykle mają zastosowanie nietylko jako rodzaj sportu, lecz również w dziedzinie ratownictwa, zwłaszcza na prowincji, gdzie Czerwone Krzyże organizują pierwszą pomoc w nieszczęśliwych wypadkach. Punkty ratownicze drogowe C. K. najczęściej nie posiadają do swej dyspozycji samochodów i nieraz się zdarza, że personel służby drogowej zmuszony jest całe kilometry biec piechotą, ażeby zawiadomić o wypadku i zażądać fachowej pomocy. Ponieważ w każdej niemal miejscowości znajdują się motocykle, należałoby je wykorzystać dla celów ratownictwa. Do każdego motocyklu można przytwierdzić apteczkę ratowniczą, drugi motocykl może zabrać nosze. Dzięki temu z miejsca lub na miejsce wypadku może podążyć szybka wiadomość i szybka pomoc. W różnych okolicznościach może się przydać taki sposób lokomocji. Np. w pewnym domu nastąpiło masowe oparzenie: jeżeli na miejscu niema lekarza, natomiast istnieje punkt ratowniczy C. K., posiadający do swego użytku motocykl, to może on być wysłany po najbliższego lekarza, by go przywieźć na miejsce wypadku.



Książę Tokugawa na śniadaniu u ks. Yorku, syna króla angielskiego.

Tak więc sposoby użycia motocyklu przez C. K. w ratownictwie mogą być różnorakie.

(Das Rote Kreuz. Wiedeń. Nr. 3/1933).

Z PRASY

Dr. HENRYK WILCZYŃSKI. Kasy chorych a lekarze. (Odbitka z „Lekarza Polskiego" Nr. 12. 1933).

Wobec zatargu pomiędzy lekarzami a kasami chorych, który znalazł swój wyraz w prasie codziennej, co dolało jeszcze oliwy do ognia, autor w artykule swym wyjaśnia sprawę i stara się sprowadzić dyskusję na właściwe tory. P. Dr. Wilczyński tłumaczy genezę t. zw. wytycznych, które stanowiły punkt wyjścia dla polemiki, dowodząc, że kasy, przeżywające okres b. ciężki pod znakiem ogólnego rozstroju gospodarczego i w biegu dostosowania się do ustawy o Ubezpieczeniu Społecznem, zniewolone były do dostosowania się do nowych warunków kosztem wykonawców ustawy. Ma być to ofiara pracowników na rzecz ubezpieczonych. W tem tkwi sprzeczność interesów. Autor pragnie, by sprawę organizacji personalnej rozstrzygnęła przyszłość, teraźniejszość musi uwzględnić równowagę budżetową, co jest wspólną sprawą ubezpieczonych, pracowników administracyjnych i lekarzy. Tem się tłumaczy wprowadzenie w wytycznych do umów z lekarzami zasady odsetek. Dr. W. twierdzi, że w „wytycznych" świat lekarski polski dzięki Naczelnej Izbie Lekarskiej uzyskał wiele. znacznie więcej niż posiadają lekarze innych krajów. Ważną zdobyczą lekarzy jest polubowne rozstrzyganie sporów, w których obie strony „decydują czynnie". Autor przyznaje, że do wytycznych wobec pośpiechu ich układania zapewne wkradły się pewne usterki i niejasności, lecz ma nadzieję, że przy dobrej woli uprawnionych będą one możliwe do usunięcia i uregulowania. Artykuł kończy się obywatelskiem wezwaniem pod adresem kas chorych (ubezpieczalni społecznych) i lekarzy, by nastąpiło dostosowanie się gospodarcze do możliwości płatniczych w imię: „sine ira et studio pro salute Reipublicae popriaque". *L. Z.*

DZIAŁ URZĘDOWY

ODPIS.

WOJEWODA POZNAŃSKI
Nr. Z. L. I. 1/12/33.

Poznań, dnia 5 stycznia 1934 r.

Do

Wszystkich P.P. Starostów Powiatowych i P.P. Prezydentów miast.

W celu należytego zorganizowania ratownictwa sanitarnego przeciwgazowego zechcą P.P. Starostowie Powiatowi i P.P. Prezydenci miast udzielić temu zadaniu jak największej uwagi. W wykonaniu tego nawiążą Panowie ścisły kontakt z miejscowemi oddziałami Polskiego Czerwonego Krzyża, który w pierwszym rzędzie powołany jest do wykonania zadań o zakresie ratownictwa sanitarnego. Współpraca z oddziałami P.C.K. powinna być nawiązana przedewszystkiem przez udział w zarządzie oddziałów lekarzy powiatowych i miejskich, którzy odpowiedzialni są służbowo za stan ratownictwa sanitarnego ludności cywilnej. Należy przeto wpłynąć na lekarzy powiatowych, by udział ich w pracach oddziału P.C.K. był najbardziej aktualny, na co zwracana będzie uwaga podczas inspekcji czynności lekarzy powiatowych. Mając na względzie tak doniosłą rolę P.C.K. w zakresie ratownictwa sanitarnego, zechcą P.P. Starostowie Powiatowi i P.P. Prezydenci miast użyczyć lokalnym oddziałom najczynniejszego swego poparcia; z drugiej jednak strony dbać należy o to, by oddziały P.C.K. należycie wywiązywały się z ciążących na nich obowiązkach w zakresie ratownictwa sanitarnego przeciwgazowego. Niezmiernie ważną sprawą jest, by na czele oddziałów P.C.K. stały osoby, dokładnie obznajmione z całokształtem zadań i terenu działania P.C.K. i któreby nadawać mogły pracom oddziałów właściwy kierunek. Ścisły kontakt Panów z miejscowemi oddziałami P.C.K. przyczynić się winien do osiągnięcia pożądanych wyników w zakresie ratownictwa sanitarnego. W wypadkach, gdyby poszczególne oddziały P.C.K. nie wykazały się dostatecznie wynikami pracy w wymienionym wyżej zakresie, — należy donieść o tem Urzędowi Wojewódzkiemu, celem dalszych stosownych kroków na terenie Okręgu względnie Zarządu Głównego P.C.K.

W celu ułatwienia P.P. Starostom i P.P. Prezydentom wykonania powyższych zadań, zwracam się jednocześnie do Zarządu Okręgu P.C.K. z prośbą o wydanie odpowiednich wskazówek swym oddziałom na terenie powiatów.

Za zgnodność:
(podpis nieczytelny).

Wojewoda
w/z. (—) podpis nieczytelny.

POLSKI CZERWONY KRZYŻ
Zarząd Główny
L. 351.

Warszawa, dn. 11.I.1934 r.

W sprawie zorganizowania przez Zarz. Gł. PCK. kursów gazoznawstwa dla kandydatów na instruktorów druż. ratown. I klasy.

Do

Zarządu Okręgu (14) i Komis. dla czas. zarz. Polskiego Czerwonego Krzyża spr. Okr. Wlkp. w Poznaniu.

PISMO OKÓLNE.

Wobec zapytań z niektórych Okręgów, czy Zarząd Główny PCK. zorganizuje w roku 1934 kurs gazoznawczy w Warszawie dla kandydatów na instruktorów druż. rat. I kl., wyjaśniam, że kurs taki zostanie urządzony o tyle, o ile Okręgi zgłoszą odpowiednią ilość kandydatów.

W tym celu proszę, by Zarząd tamtejszego Okręgu zechciał rozważyć, czy i ilu instruktorów **koniecznie** mu jeszcze potrzeba z punktu widzenia szkolenia drużyn ratowniczych i by powiadomił Zarząd Główny co do liczby swych kandydatów na wymieniony kurs najpóźniej do dnia 15.II.1934 r.

Prosimy o wzięcie pod uwagę, że należy jaknajbardziej wyzyskać wyszkolonych dotychczas instruktorów I kl., co nie we wszystkich Okręgach ma miejsce, narażając Zarząd Główny na zbędne wydatki, związane ze szkoleniem coraz to nowych grup instruktorów I kl., z których daleko nie wszyscy bywają potem należycie wciągani do ich pracy w Polskim Czerwonym Krzyżu.

POLSKI CZERWONY KRZYŻ
Zarząd Główny.
L. 881.

Warszawa, dn. 26.I.1934 r.

W sprawie subwencji na cele administracyjne.

Do

Zarządu Okręgu (15-tu) Polskiego Czerwonego Krzyża.

PISMO OKÓLNE.

Rozpatrując na swem posiedzeniu w dniu 24 b. m., w związku ze sprawą subwencji dla Okręgów PCK. na cele administracyjne, — stan organizacji aparatu wykonawczego w poszczególnych Okręgach PCK., Zarząd Główny powziął następującą uchwałę:

„1) Powoływania na stanowisko inspektorów i wszelkie zmiany na tych stanowiskach — winny być dokonywane po porozumieniu z Zarządem Głównym PCK.;

2) angażowanie pracowników w biurach Okręgowych winno być dokonywane przez Zarząd Okręgowy, na wniosek inspektorów Okręgowych".

Zarząd Główny prosi uprzejmie Zarząd Okręgu o przyjęcie powyższej uchwały do wiadomości, wykonania i powiadomienie Zarządu Gł., o ile to dotychczas nie zostało dokonane, — w jaki sposób unormowany został zakres działania i tryb pracy inspektora Okręgowego.

POLSKI CZERWONY KRZYŻ
Zarząd Główny
L. 399.

Warszawa, dn. 27.I.1934 r.

W sprawie 3-ch obozów ćwiczebnych letnich.

Do

Zarządu Okręgu (15-tu) Polskiego Czerwonego Krzyża.

PISMO OKÓLNE.

Przesyłając w załączeniu Okólnik Nr. 207 L.O.P.P.z dnia 9.I.1934 r. L. ZMr/MS/202, — Zarząd Główny PCK., w myśl ostatniego ustępu na str. 1 w/w okólnika, prosi tamtejszy Okręg o wejście w porozumienie z właściwym Komitetem Wojewódzkim LOPP'u, według niżej podanych wytycznych, nie biorąc narazie żadnych konkretnych zobowiązań, a traktując sprawę, jako akt przygotowawczy i orjentacyjny, przed ostatecznem omówieniem jej i zdecydowaniem na odprawie, która ma się odbyć w Zarządzie Gł. LOPP. w Warszawie, dn. 24.II.34 r., a na którą mamy zamiar wezwać PP. Inspektorów Okręgowych PCK., do czego powinni być przygotowani.

Zarząd Główny w tym celu podaje do wiadomości i wykonania co następuje:

1. Do obozów, przewidzianych Okólnikiem LOPP. Nr. 207/34, powinniby być wysłani w odpowiedniej liczbie kandydaci na komendantów drużyn ratowniczych PCK. w porozumieniu każdego Okręgu z właściwym Komitetem Wojewódzkim LOPP. Mianowicie kandydaci powinni być wysłani:

a) do obozu w Wojew. Tarnopolskiem — z Okręgów PCK.: Lwowskiego, Wołyńskiego i Lubelskiego;

b) do obozu w Wojew. Pomorskiem — z Okręgów PCK.: Wielkopolskiego, Łódzkiego, Pomorskiego, Warszawskiego i Kaliskiego;

c) do obozu w Wojew. Wileńskiem — z Okręgów PCK.: Wileńskiego, Białostockiego, Poleskiego i Podlaskiego;

d) do obozu w Wojew. Krakowskiem — z Okręgów PCK.: Krakowskiego, Kieleckiego i Śląskiego.

2. Prócz kandydatów, do każdego obozu powinien być wysłany jeden instruktor druż. rat. I kl. PCK. z pośród osób najlepiej przygotowanych, zasadniczo z Okręgów PCK., na terenie których będą organizowane obozy. Instruktorowie ci I kl. PCK. byliby niejako komendantami „oddziałów sanitarnych", t. j. kandydatów na komendantów druż. rat. PCK., wysłanych do obozu, w zakresie organizacyjnym i fachowym, w porozumieniu z Komendantem obozu.

3. Do każdego obozu powinien być przydzielony młody lekarz wzgl. absolwent medycyny — z Okręgów PCK., na terenie których urządzone zostaną obozy, t. j. z Okręgów PCK.: Lwowskiego, Pomorskiego, Wileńskiego i Krakowskiego — obeznany z zadaniami PCK. i przeszkolony w ratownictwie i obronie przeciwgazowej, dla udziału w kierownictwie fachowem ćwiczeń i dla roztoczenia opieki sanitarnej nad obozem.

4. Sprzęt ratowniczy (ekwipunki) dostarczą do obozów w odpowiedniej ilości Okręgi: Lwowski, Pomorski, Wileński i Krakowski, pieczę nad którym roztoczą przydzieleni instruktorowie I kl. PCK. pod własną odpowiedzialnością.

W trakcie porozumiewania się w tej sprawie z L.O.P.P. i pomiędzy zainteresowanymi Okręgami, proszę uwzględnić i przygotować preliminarze ewentualnych kosztów, związanych z obesłaniem obozów według niżej podanych wskazówek i przedstawić je Zarządowi Gł. PCK. przed odprawą 14.II.34 r., t. j. najpóźniej do dnia 17.II.1934 r.

Przewidywane koszty powinny być obliczone na zasadach następujących:

1) Koszta przejazdu do obozu i z powrotem oraz djety dla każdego z instruktorów I kl. druż. rat. PCK.;

2) Koszta przejazdu do obozu i z powrotem kandydatów na komendantów druż. rat. PCK., stosownie do ich liczby oraz kosztów ich wyżywienia z kotła obozowego;

3) Koszta, związane z przydziałem lekarzy (t. j. koszta podróży tam i z powrotem, djet i ewent. wynagrodzenia za czynności lekarskie).

Uwaga: Jeżeli dany lekarz byłby należycie wyszkolonym instruktorem I kl. druż. rat. PCK. (co w niektórych Okręgach może mieć miejsce), — to mógłby pełnić obowiązki w obozie instruktora I kl. i lekarza, za dodatkowem wynagrodzeniem za czynności lekarskie.

4) Koszta ewent. transportu ekwipunków do obozów i z powrotem.

Zarządzenia powyższe podaje się do wiadomości wszystkich Okręgów, z tem, że dotyczą one Okręgów: Krakowskiego, Kieleckiego i Śląskiego PCK. w ramach uchwał, powziętych dla tych Okręgów na konferencji w Krakowie 23.XI. 1933 r., w związku z pismem tut. L. 10624 z dn. 6.XII.33 r., dotyczącem wyżej wymienionych 3-ch Okręgów PCK., zaznaczając, że do wszystkich obozów mają być wysłani dla utworzenia tam „oddziałów sanitarnych PCK." nie drużyny ratownicze PCK., lecz kandydaci na komendantów drużyn, stosownie do p. 1 niniejszego pisma okólnego, a to w celu ujednostajnienia charakteru całego personelu PCK., mającego odbyć ćwiczenia w obozach.

1 zał.: Okólnik LOPP. Nr. 207/34.

Otrzymują do wiadomości:

Zarząd Główny L.O.P.P. i PP. Szefowie Sanitarni O. K. za pośrednictwem P. Delegata Rządu, — z prośbą o współdziałanie.

POLSKI CZERWONY KRZYŻ
Zarząd Główny
L. 1060.
W sprawie wydawnictw nie aprobowanych przez Zarz. Gł. PCK.

Warszawa, dn. 30.I.1934 r.

Do
Zarządu Okręgu (15-tu) Polskiego Czerwonego Krzyża.

PISMO OKÓLNE.

Przesyłając w załączeniu 1 egz. okólnika Zarządu Gł. LOPP. Nr. 200/33, Zarząd Główny Polskiego Czerwonego Krzyża podziela całkowicie stanowisko Zarządu Gł. LOPP. w sprawie wydawnictw nieaprobowanych przez czynniki do tego upoważnione i powołane. Ze swej strony Zarząd Gł. PCK. podaje do wiadomości i wykonania co następuje:

Od pewnego czasu ukazują się wydawnictwa i broszury, drukowane i kolportowane bez aprobaty Zarządu Gł. PCK., a nawet bezprawnie zaopatrywane w emblemat Czerwonego Krzyża. Sprawę tych ostatnich wydawnictw Zarząd Główny PCK. kieruje do prokuratora. Na przyszłość dla celów PCK. mogą być używane tylko wydawnictwa, wydawane, aprobowane wzgl. polecone przez Zarząd Główny PCK., oraz wydawane za zezwoleniem Min. Spr. Wojsk. i Min. Op. Społ. Godząc się całkowicie na zasadniczą treść opinji Zarządu Gł. LOPP., wyrażoną w ustępie 5-tym w/w okólnika Nr. 200/33, Zarząd Gł. PCK. poleca niniejszem natychmiastowe wycofanie z obiegu wszelkich wydawnictw, nie wydanych, nie aprobowanych i nie zalecanych przez Zarząd Gł. PCK., o czem prosimy o poinformowanie wszystkich Oddziałów PCK., położonych na terenie tamtejszego Okręgu, oraz o powiadomienie Zarządu Gł. PCK. o powziętych w tej mierze zarządzeniach. Zarząd Główny może się zgodzić na wydawanie przez Zarządy Okręgowe PCK. **tylko skryptów** (np. dla kursów ss. pog. san.) przez wykładowców, na ich odpowiedzialność, i to wyłącznie dla użytku wewnętrznego, indywidualnego, lecz nie dla szerszego ich rozpowszechniania.

1 zał.

POLSKI CZERWONY KRZYŻ
Zarząd Główny
L. 1070.
W sprawie rejestracji członków instytucji społecznych.

Warszawa, dn. 30.I.1934 r.

Do
Zarządu Okręgu (15-tu) Polskiego Czerwonego Krzyża.

PISMO OKÓLNE.

Do wiadomości Zarządu Gł. PCK. doszło, że przedstawiciele władz państwowych, na zasadzie przepisów prawnych o stowarzyszeniach (Dz. U. Nr. 94/32 r. poz. 808) w niektórych miejscowościach przystąpili do sprawdzania w instytucjach społecznych, czy jest prowadzona rejestracja członków tych instytucji. W razie skonstatowania nieprowadzenia rzeczonej rejestracji, są nakładane na poszczególne Zarządy tych instytucji odnośne kary w postaci grzywien.

Podając powyższe do wiadomości Zarządów Okręgowych, — uprzejmie prosimy o zakomunikowanie Zarządowi Głównemu PCK., czy Okręg doprowadził na swoim terenie sprawę rejestracji członków do porządku, a to w myśl pisma okólnego Zarządu Gł. PCK. z dnia 2 października r. ub. za L. 8670.

C E N Y   O G Ł O S Z E Ń

Na okładkach i w tekście:		Za tekstem:	
1/1 strony	400 zł.	1/1 strony	300 zł.
1/2 „	220 „	1/2 „	160 „
1/4 „	120 „	1/4 „	80 „
1/8 „	65 „	1/8 „	45 „

Za dział ogłoszeniowy i artykuły opisowe płatne redakcja nie przyjmuje na siebie odpowiedzialności.

Rękopisów nadsyłanych, a niezastrzeżonych, redakcja nie zwraca i zamieszczonych nie przechowuje.

Drukarnia Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8.

52

WYDAWNICTWA i BROSZURY P.C.K.

DO NABYCIA

W BIURZE ZARZĄDU GŁÓWNEGO P. C. K.

Zamówienia należy kierować do Zarządu Głównego P. C. K.,

Wydział Organizacyjno-Propagandowy, Warszawa, ul. Smolna Nr. 6 (Tel. Nr. 235-29).

SANITARNE.

zł.

1. Organizacja Drużyn Ratowniczych P. C. K. 0.50
2. Organizacja i Szkolenie Sióstr pogotowia sanitarnego P. C. K. 0.80
3. Instrukcja organizacyjna punktu Sanitarno-odżywczego P. C. K. 0.75
4. Pierwsza pomoc w nagłych wypadkach . 0.02
5. Zarys Higjeny Szpitalnej i Djetetyki — Kpt. Dr. Stanisław Wszelaki 0.50
6. Lotne Oddziały Okulistyczne. II wydanie 0.50
7. Gazy, bomby, a prawo. L. Rutkowski . . 0.20
8. Korpus Sióstr P. C. K. (regulamin) . . 0.40
9. Korpus Sióstr P. C. K. (umundurowanie) . 0.40
10. Świadectwa dla Sióstr Pogotowia Sanitarnego P.C.K. z ukończenia kursu — 1 egz. 0.15
11. Wykaz Ewidencyjny SS. Pogotowia Sanit. P. C. K. 0.01
12. Karta Ewidenc. SS. Pogot. Sanitar. . . 0.02
13. Zobowiązania dla Sióstr P. C. K. . . . 0.01
14. Okólnik w sprawie pogotowia ratowniczego drogowego 0.15
15. Tymczasowa Instrukcja w sprawie Konserwacji Ekwipunku Drużyn ratowniczych P. C. K. 0.10
16. Patologja Ogólna i Klinika Zagazowań Bojowych. Dr. Lustiga 12.00
17. Tymczasowa organizacja i program kursów z ratownictwa i obrony przeciwgazowej dla lekarzy 0.20
18. Co każdy członek drużyny ratowniczej PCK. wiedzieć powinien o gazach bojowych? . 0.20
19. Jak wychować zdrowe dziecko — popularna brosz. z zakresu pielęgniarstwa i opieki nad matką i dzieckiem 0.30
20. Ogólne zasady ratownictwa przeciwgazowego ludności cywilnej. Dr. Montrym-Żakowicz 1.50
21. „Międzynarodowa Organizacja Czerwonego Krzyża" 0.50

ORGANIZACYJNO - PROPAGANDOWE.

1. Rozporządz. Prezydent. i Statut P.C.K. . 0.25
2. Hasła i Czyny P. C. K. 0.15
3. Lista werbunkowa nowych członków . . 0.02
4. Kwitarjusze 0.50
5. Wydawnictwo Jubileuszowe P. C. K. . . 0.50

zł.

6. P. C. K. Rocznik poświęcony Kongresowi Medyc. i Farm. 0.50
7. Znaczki na karty członkowskie po 50 gr. i 25 gr. za 1000 szt. 2.00
8. Karty członkowskie za szt. . . . . 0.02 (ponad 100 szt. — zł. 1 gr. 50)
9. Znaczki P. C. K. do naklejania na podania etc. po 1 zł., 50 gr., 20 gr. i 10 gr... — 1000 szt. 2.00
10. Nalepki na okna à 20 gr. 0.02
11. Nalepki na okna à 50 gr. 0.03
12. Nalepki na okna à 1 zł. 0.03
13. Plakaciki propagandowo-werbunkowe do witryn sklepowych (za 100 szt.) . . . . 1.—
14. Ilustrowana minjaturka propagandowa (fotomontaż) . . . . 0.04 za 100 sztuk 3.50
15. Sprawozdanie za r. 1932 . . . . . 0.50

BROSZURY I WYD. MŁODZIEŻY CZERW. KRZYŻA.

1. Znaczki dla czł. Kół Mł. P.C.K. . . . 0.10
2. Komplet druków informacyjnych (regulamin, wskazówki i ulotki) 0.20
3. Karty do konkursu zdrowia 0.02
4. Broszura o koresp. międzyszkolnej . . 0.10
5. Ulotka o koresp. międzyszkolnej . . . 0.02
6. Karty członk. dla młodzieży P. C. K. . . 0.02
7. Ucieszna historyjka o Fipciu. — Porazińskiej 0.80
8. Klimcia — Straszek. — Porazińskiej . . 0.70
9. Komplet afiszy Kół Młodzieży C. K. . . 3.50
10. Podręcznik Ratow. — Dr. J. Misiewicz . . 0.70
11. Ulotka o Kołach Mł. PCK. 0.02

WYDAWNICTWA RÓŻNE.

1. Nasze Rośliny lekarskie. — Wacł. S. Strażewicz 2.50
2. Zagadnienia rewizji Konwencji Genewskiej w stosunku do charakteru wojny współczesnej — Dr. Ludwik Zembrzuski, płk. lek. 1.40

Zamówienia uskutecznia się tylko za zaliczeniem pocztowem, o ile jednocześnie przy zamówieniu nie będzie wpłacona należność do P.K.O. Konto czekowe 10.540.

DRUK. PIOTR PYZ i S-ka WARSZAWA